

**HANGON TYÖRYHMÄN SELVITYS
HANKONIEMEN KANAVASTA**

LIITE 5

TYÖRYHMÄN KOKOUSTEN PÖYTÄKIRJAT

TYÖN KULUESSA HANKITUT LAUSUNNOT

HANGON TYÖRYHMÄN SELVITYS
HANKONIEMEN KANAVASTA

TYÖRYHMÄN KOKOUSTEN
PÖYTÄKIRJAT

Pöytäkirja Hangon työryhmän 1. kokouksesta Hangon kaupungintalolla 6.10. 1971.

Läsnä olivat:

Kaupunginjohtaja Berglund, Hangon kaupunki, liik.tark. Heino, rautatiehallitus (dipl.ins. Böökin sijaisena), dipl.ins. Makkonen, tvh, dipl.ins. Mannola, tvh, johtaja Schauman, Suomen Vapaasatama Oy, dipl.ins. Suopohja, tvh, dipl.ins. Talvio, rautatiehallitus.

Merikapteeni Virtanen merenkulkuhallituksesta ei ollut läsnä.

1 §

Mannola avasi kokouksen ja selvitteli tilanteen taustaa mainiten mm. merenkulkuhallituksen toimeksiannon, jossa merenkulkuhallitus pyytää tie- ja vesirakennushallitusta suorittamaan tarvittavat tutkimukset ja selvitykset ja laatimaan niiden perusteella suunnitelmat ja kustannusarviot avokanavan rakentamiseksi Hankoniemelle.

Mannola selvitti myös asian tähän astisia toimenpiteitä ja yhteydenottoja.

2 §

Mannola valittiin yksimielisesti tie- ja vesirakennushallituksen esityksen pohjalta työryhmän puheenjohtajaksi. Suopohja valittiin sihteeriksi. Sovittiin, että sihteeri laatii kokouksesta pöytäkirjan, jonka puheenjohtaja tarkastaa. Seuraavassa kokouksessa voivat muut työryhmän jäsenet esittää mahdolliset huomautuksensa pöytäkirjan suhteen.

3 §

Mannola kertoi kanavatutkimuksen olevan vasta alussa. Ainoastaan seisminen tutkimus kallionsyvyden selvittämiseksi on suoritettu. Työryhmän tehtävänä olisi selvittää niitä seurausvaikutuksia mitä kanavahankkeella on mm. satama- ja aluekysymyksiin.

4 §

Berglund esitti kaupungin näkökannan avokanavahankkeeseen. Hänen mukaansa kaupungilla ei ole suoranaista intressiä kanavaan, mutta mikäli kanava rakennetaan se tulee vaikuttamaan kaupungin satamien, tällä hetkellä erityisesti troolarisataman, sijoittamiseen ja tulevaan kehittymiseen.

Lisäksi kaupunki edellyttää että kanavan takaisen alueen käyttöä nykyiseen tarkoitukseen ei oleellisesti huononeta.

5 §

Schaumanin mukaan kanavahanke vaarantaa koko Vapaasataman toiminnan riippumatta siitä järjestetäänkö ylikulkua tai ei. Hänen mukaansa kanavasta syntynyt keskustelu on jo pysäyttänyt kehityksen alueella, toisin sanoen käytännössä kanava jo on siellä.

Schauman esitti, että asialla on kiire ja päätökset olisi tehtävä nopeasti. Vapaasatamayhtiön virallisena kantana hän ilmoitti, että kanavaa ei pitäisi tehdä ainakaan tähän paikkaan, mieluummin ei ollenkaan.

6 §

Talvio kertoi valtionrautateiden olevan kiinnostunut Tulliniemestä eräänä vaihtoehtona junalauttasataman sijoituspaikaksi. Sataman sijoituspaikan valinta tulee tapahtumaan hyvin pian, koska liikenteen on tarkoitus alkaa v.

1973. Makkosen kysymykseen, onko junalauttasatama mahdollista sijoittaa kanavan kaupungin puolelle, Talvio vastasi, ettei asiaa ole tutkittu, mutta se saattaisi olla mahdollista.

7 §

Schauman korosti, että mikäli kanava rakennetaan tulee kanavan ja kaupungin väliselle alueelle olemaan useita eri intressejä, mm. junalauttasatama, troolarisatama ja vapaasatama. Hän painotti alueen pienuutta kaikille eri intresseille.

8 §

Mannolan kysymykseen onko mahdollista jakaa liikenne maantie- ja rautatieliikenteeseen, jolloin ainoastaan maantieyhteys rakennettaisiin kanavantakaiselle alueelle Schauman vastasi myöntävästi, selvittäen sen olevan tosin erittäin hankalaa. Hän korosti tässä yhteydessä neuvostoliittolaisen Koneisto Oy:n kuljetusten tapahtuvan rautateitse ja selitti Koneiston tarvitsevan lisätilaa juuri kanava-alueelta.

9 §

Heino esitti valtionrautateiden Hangon sataman kehityssuunnitelmia ja totesi kanavan kaupunginpuoleisen alueen olevan melko niukan junalauttasatamalle, joka tarvitsisi vähintään 5 - 6 ha.

10 §

Makkonen huomautti, että kanavasta saatavilla massoilla saadaan useita hehtaareja lisämaata.

11 §

Schauman selvitteli vapaasataman liikennettä todeten kokonaisliikennemäärän olevan 85.000 - 90.000 t, josta rautateiden osuus on noin 20.000 t.

Linjayhteyksien puuttuessa varsinaista satamatoimintaa ei ole suuremmassa laajuudessa.

12 §

Talvio totesi nykyisen junalauttaliikenteen olevan 150.000 t, mutta uuden lautan tullessa liikenteen on laskettu nousevan 400.000 tonniin.

13 §

Mannola esitti kysymyksen, miten tutkimuksessa päästäisiin eteenpäin ja ehdotti harkittavaksi konsultin ottamista yleisluontoiseen satamasuunnitteluun.

14 §

Makkonen sanoi kanavan koskevan lähinnä Vapaasatamaa, muille satamille suunnitelmat ovat jo valmiit. Tällöin Schauman ja Berglund korostivat kanavan vaikuttavan haitallisesti sataman tulevaisuuden laajenemismahdollisuuksiin.

15 §

Mannola pyysi osapuolia miettimään omia näkökohtiaan ja suunnitelmiaan seuraavaan kokoukseen, jotta voitaisiin päättää miten selvitys suoritetaan.

16 §

Suopohja esitti, että osapuolet laatisivat alustavat kustannusselvitykset kanavan aiheuttamista haitoista ja hyödyistä, joiden perusteella konsultti voisi jatkaa.

17 §

Mannola esitti perusvaihtoehdoksi ratkaisua, jossa Vapaasatama-alueelle järjestetään maantieyhteys.

Schauman totesi maantien olevan vähin mahdollinen.

18 §

Berglund ehdotti myös maa-alueen selvittämistä kustannusselvityksen yhteydessä.

19 §

Tehtyjen ehdotusten pohjalta päätettiin, että osapuolet laativat alustavan kustannus- ja aluetarveselvityksen kohtuullisella tarkkuudella. Berglund lupasi esittää seuraavassa kokouksessa kartan maanomistussuhteista sekä selvittää alueen kaavoitusta.

20 §

Schauman kertoi, että puolustusvoimilla on alueita niemellä. Sovittiin, että Mannola ottaa yhteyttä puolustusvoimiin seuraavaan kokoukseen mennessä.

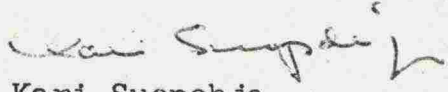
21 §

Seuraava kokous päätettiin pitää 27.10. klo 10.00 Helsingissä, tie- ja vesirakennushallituksessa.

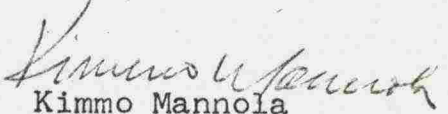
22 §

Puheenjohtaja päätti kokouksen. Varsinaisen kokouksen jälkeen tutustuttiin kiertokäynnillä Hangon satamaan, Vapaasataman alueisiin, suunniteltuun kanavalinjaan ja käytiin Koneisto Oy:ssä.

Pöytäkirjan vakuudeksi


Kari Suopohja

Pöytäkirja tarkastettu


Kimmo Mannola

Pöytäkirja Hangon työryhmän 2. kokouksesta tie- ja vesirakennushallituksen peilissalissa Et. Esplanadik. 4, 27.10.1971.

Läsnä olivat

Kaupunginjohtaja Berglund Hangon kaupunki, dipl.ins. Böök rautatiehallitus, dipl.ins. Makkonen TVH, dipl.ins. Mannola TVH (puh.joht.), johtaja Schauman Suomen Vapaasatama Oy, dipl.ins. Suopohja TVH, dipl.ins. Talvio rautatiehallitus, merikapteeni Virtanen merenkulkuhallitus

1 §.

Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 10.03.

2 §.

Edellisen kokouksen pöytäkirja tarkastettiin. Schauman halusi lisätä 5 §:ään vapaasataman johtokunnan täsmällisen päätöksen "Kanavaa ei pitäisi rakentaa koska se jakaa vapaasatama-alueen kahteen osaan ja näin ollen vakavasti rajoittaa mahdollisuudet ylläpitää vapaasatamatoiminnan".

3 §.

Mannolan ehdotuksesta päätettiin käsitellä osapuolten selvitys osuuksia ja -mahdollisuuksia tie- ja vesirakennushallituksen edustajien laatiman esityksen pohjalta.

4 §.

Suopohja selvitti laatimansa esityksen perusteella alustavia

laskentaperusteita Hankoniemen kiertävän väylän käytöstä aiheutuvien kustannusten laskemiseksi. Mannola arvioi näiden kustannusten olevan melko pieniä rakentamiskustannuksiin verrattuina.

5 §.

Mannola kertoi kanavan rakennuskustannuksiin tarvittavien maastotutkimusten alkavan lähi päivinä. Maaosuudella ne valmistuvat jouluuun mennessä ja vesiosuudella maaliskuussa, jonka jälkeen alustava kustannusarvio on valmis noin kuukaudessa. Mannola vastasi myöntävästi Schaumanin kysymykseen, onko tutkimusryhmässä aina vastaava henkilö.

6 §.

Böökkin kysymyksen pohjalta sovittiin, että rautatiesillan kustannusarvio tehdään tie- ja vesirakennushallituksen ja rautatiehallituksen yhteistyönä.

7 §.

Schauman kysyi kanavan leveyttä, Mannola arvioi sen n. 200 m (vesirajassa). Schauman esitti toivomuksen tutkimusalueen siirtämisestä kanavalinjalta Tulliniemeen päin. Mannola huomautti tutkimuskustannusten ja maamassojen huomattavasta kasvusta tässä tapauksessa. Toivomusta sovittiin harkittavan.

8 §.

Virtanen ilmoitti, että osia Hankoniemestä on alunperin ollut vuokraamatta ja näihin kuuluu mm. M4-alue, joka kulkee ns. Englannin linjaa, suunniteltua kanavalinjaa pitkin. Alueen leveys on noin 120 m.

9 §.

Makkonen kertoi Hankoniemen kiertävän väylän suunnitellun

parannettavaksi 9,0 m kulkusyvyyteen. Väylä on tarkoitus rakentaa melko alhaiseen laatutasoon ruoppaustöiden vähentämiseksi. Kustannusarvio valmistuu alkukesällä, mutta jo aikaisemmin on mahdollista saada alustavia arvioita.

10 §.

Mannola ilmoitti merenkulkuhallituksen ilmeisesti haluavan sekä kiertävän väylän että kanavan. Virtanen korosti kanavan edullisuutta talvimerenkulkuun, jolloin alukset helposti jäävät kiinni kiertävän väylän mutkiin. Mannola totesi kiertävän väylän parantamisen ainoana etuna ehkä olevan sen saaminen nopeasti ja halvalla jonkinlaiseen kuntoon.

11 §.

Berglundin ehdotuksesta päätettiin selvittää työryhmälle, miksi ei ole päädytty kiertävällä väylällä ulompana kulkeviin vaihtoehtoihin. Virtanen sanoi tätäkin tutkitun. Mannola ilmoitti, että kiertävän väylän sijaintia on varmasti selvitetty, vaikka tämän selvityksen tulokset eivät ole tällä hetkellä tie- ja vesirakennushallituksen työryhmässä olevien edustajien tiedossa.

12 §.

Virtanen korosti mutkien jäävän kiertävän väylän parantamisesta huolimatta.

13 §.

Makkonen arveli luotsauskustannusten pienenevän huomattavasti kanavaa käytettäessä.

14 §.

Berglund ilmoitti, että kaupungilla on mahdollisuus suorittaa ehdotetun mukainen alue- ja kustannusselvitys, täydentäen aikaisempia ja toimien yhteistyössä VR:n ja vapaa-sataman kanssa, muiden selvitysten valmistumiseen mennessä.

15 §.

Schauman selvitteli vapaasataman nykyistä ja tulevaa liikennettä sekä nykyisiä ja tulevia aluejärjestelyjä ja tarpeita laatimiensa selvitysten pohjalta. Selvitykset pohjautuvat tilanteeseen, jossa kanavaa ei rakenneta.

Mannola ehdotti osapuolten tutustuvan selvityksiin seuraavaan kokoukseen mennessä.

Schauman korosti jälleen tutkimuksen kiireellisyyttä.

16 §.

Schauman kertoi, ettei hän pysty selvittämään kanavan vaikutusta aluejärjestelyihin ja -tarpeisiin ennen kuin on tiedossa kanavan leveys, tunnelin pituus, leveys, korkeus ja kaltevuus.

Mannola lupasi tehdä luonnoksia, joiden perusteella asiassa päästään eteenpäin.

17 §.

Schauman'in tiedusteluun, minkälaisia kustannuksia vapaasataman tulisi ottaa kustannusselvityksessä huomioon, Mannola ja Suopohja vastasivat, ettei asiaa ole vielä tarkasti rajattu. Sovittiin, että ko. selvitys perustuu Mannolan tekemiin kanavaluonnoksiin.

18 §.

Schauman ilmoitti Koneisto Oy:n pyytäneen 10 000 - 12 000 m² lisäaluetta ja kysyi, miten pitäisi menetellä. Mannola katsoi ettei pitäisi ryhtyä mihinkään toimiin, jotka estäisivät kanavahanketta, vaan olisi odotettava selvitysten valmistumista.

19 §.

Schauman ilmoitti Korpivaara Oy:n, Veho Oy:n ja Suomen

Forsiitti-Dynamiitti Oy:n suhtautuvan myönteisesti kanavaan jos rakennettava tunneli on tarpeeksi iso tankkiautoille, eikä se aiheuta heille lisäkustannuksia nyt eikä tulevaisuudessa.

20 §.

Böök ja Talvio selvittelivät junalauttakysymyksen tämän hetkistä tilannetta. He totesivat suunnitelmia tehdyn lautan sijoittamiseksi Tulliniemeen. Böök oletti päätöksen asiasta syntyvän kuukauden kuluessa.

Mannola korosti hankkeiden suuruutta ja vaati niiden sopeuttamista toisiinsa ja yhtäaikaista päätöksentekoa kilpajuoksuutilanteen välttämiseksi, mikäli junalauttastama on tulossa Hankoon. Sovittiin, että rautateiden osalta selvitykseen palataan jonkin ratkaisun tapahduttua junalauttastaman osalta.

21 §.

Virtanen kertoi saaneensa tietää, että Hankoniemen ympäri on luotsattu 1.1.71 - 30.9.71 722 alusta keskimääräiseltä kooltaan 800 - 900 nrt. Ilman luotsia kulkeneista aluksista ei ollut tietoa.

22 §.

Makkonen totesi, että kokonaismäärän lisäksi olisi syytä hankkia kuukausittaiset tiedot eri vuosilta. Sovittiin, että tietoja hankitaan tarpeen mukaan luotsipiiristä.

23 §.

Mannola ilmoitti puolustusvoimien suhtautuvan myönteisesti kanavaan, mikä tunneliyhteys järjestetään.

24 §.

Berglund selvitti asemakaavaa. Hankoniemen osalta kaava on

kaupunginvaltuuston hyväksymä ja vahvistettavana sisäasiainministeriössä.

25 §.

Vapaasatama-alueiden vuokrasopimuksista todettiin, että niitä on useita. Perussopimukset ovat v. 1980 jälkeen vuokranantajan irtisanottavissa yhden vuoden irtisanomisajalla, mikäli kauppa- ja teollisuusministeriö katsoo sataman muunlaisen käytön tarkoituksenmukaiseksi tai mikäli valtioneuvosto katsoo toisen tärkeän intressin vaativan alueen käyttöä.

26 §.

Sovittiin, että Mannola hankkii vuokrasopimukset merenkulkuhallituksesta.

27 §.

Mannola pyysi osapuolten selvityksiä helmikuun kuluessa, jotta yhteenveto saataisiin valmiiksi kevään kuluessa. Aikatauluun sovittiin palattavaksi tarkemmin seuraavassa kokouksessa.

28 §.

Mannolan esitys kahdenkeskisistä detaljineuvotteluista hyväksyttiin. Berglundin ehdotuksen mukaan ko. neuvottelujen pöytäkirjat jaetaan kaikille osapuolille.

29 §.

Seuraavan kokouksen aika ja paikka päätettiin sopia myöhemmin VR:n junalauttaratkaisusta riippuen.


30 §.

Konsultin ottamista päätettiin harkita myöhemmin.

31 §.

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 12.13.

Pöytäkirjan vakuudeksi


Kari Suopohja

Pöytäkirjan tarkastanut


Kimmo Mannola

Pöytäkirja Hangon työryhmän 3. kokouksesta Hangon kaupungintalolla 25.1. 1972.

Läsnä olivat:

Kaupunginjohtaja Berglund Hangon kaupunki, dipl.ins. Böök Rautatiehallitus dipl.ins. Makkonen tie- ja vesirakennushallitus, dipl.ins. Mannola tie- ja vesirakennushallitus (puh.joht.), johtaja Schauman Suomen Vapaasatama Oy, dipl.ins. Suopohja tie- ja vesirakennushallitus, dipl.ins. Talvio rautatiehallitus, merikapteeni Virtanen merenkulkuhallitus.

1 §

Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 10.15.

2 §

Edellisen kokouksen pöytäkirja hyväksyttiin huomautuksitta.

3 §

Mannola esitteli tie- ja vesirakennushallituksessa laadittuja luonnoksia kanavavaihtoehtoista.

4 §

Virtanen esitti merenkulkuhallituksen kannan, jonka mukaan 15 m syvyinen kanavaluonnos olisi myös tehtävä kustannusvertailuja varten. Mannola mainitsi, että 15 m kanavavaihtoehto oli kyllä ollut tarkoitus esittää, mutta vasta myöhemmässä vaiheessa. Berglund kannatti 15 m kanavan selvittämistä, koska se vaikuttaa oleellisesti tunnelisuunnitelmaan. Keskustelun jälkeen päätettiin, että tie- ja vesirakennushallituksessa laaditaan myös 15 m kulkusyvyinen kanavaluonnos jo tässä vaiheessa.

5 §

Schauman kysyi toistamiseen kanavalinjan siirtomahdollisuutta Tulliniemeen päin Koneisto Oy:n alueiden takia. Mannola vastasi luonnosten olevan alustavia ja mainitsi täyttökysymysten ehkä tuovan uusia näkökohtia asiaan.

6 §

Böök ilmoitti junalauttakysymyksen nousseen jälleen ajankoh-
taiseksi, joskin vielä epämääräiseksi. Selvityksissä päätettiin
varautua junalautan mahdollisuuteen siten, että se otetaan
huomioon ainakin jälkikäteen omana vaihtoehtona, mikäli se
osoittautuu muuten realistiseksi ja mahdolliseksi hankkeeksi.
Rautatiesillan kustannukset ja rakentamismahdollisuus pyritään
silti arvioimaan karkeasti jo muun tutkimuksen yhteydessä.

7 §

Virtanen huomautti, että Hanko ei ole suojainen satama jota
junalautta tarvitsee. Hän suositteli Lappohjaa.

8 §

Virtanen kiinnitti huomiota kanavan sisäänajo aallonmurtajiin
ja jäänpoistoon kanavassa. Keskustelun tuloksena Mannola lu-
pasi, että kanavamassojen käyttöä aallonmurtajiin ja erilai-
sia mahdollisuuksia kanavan sulanapitämiseksi tutkitaan.

9 §

Berglund tiedusteli olisiko mahdollista rakentaa Vapaasataman
liikennettä varten laituripaikka kanavaan. Virtanen ja Mannola
katsoivat kanavan olevan läpikulkuliikennettä varten, joten
laituri olisi rakennettava jonnekin muualle.

10 §

Mannola totesi, että 12 m yksisuuntaisesta kanavasta saata-
valla 1,5 milj.m³ voidaan täyttää noin 20 ha, jolloin esim.
Koneisto Oy voi saada useiden hehtaarien lisäalueet nykyisen
alueensa pohjoispuolelta.

11 §

Berglund kertoi kaupungin ja Vapaasataman muodostaneen tätä
varten toimikunnan, joka oli tutkinut kolme vaihtoehtoa mas-
sojen käytölle. Parhaana se pitää tunnelia ja kanavan ali-
niemen eteläpuolen täyttöä niin, että saadaan yhteys kaupp-
sataman ja Vapaasataman välille.

Berglund jätti toimikunnan kokousten pöytäkirjat liitteineen
työryhmälle.

12 §

Böök kannatti Berglundin esittämää ratkaisua.

13 §

Schauman ilmoitti Vapaasataman olevan edelläesitetyn ratkaisun kannalla. Hän korosti tunnelin tärkeyttä Vapaasataman toiminnalle.

14 §

Virtanen kannatti tunnelia mikäli Vapaasatamayhtiö jää huonommalle puolelle.

15 §

Virtanen ilmoitti että Vapaasatama on saanut valtioneuvostolta luvan toimia myös sisäsatamassa.

16 §

Virtanen kiinnitti huomiota rantaviivan eroosioon ja sen mahdolliseen mataloittavaan vaikutukseen kanavassa.

17 §

Mannola selvitti konsulttikysymyksen tämänhetkistä tilannetta ja tie- ja vesirakennushallituksen ja Orrjen yhteydenpitoa sekä selvitti tie- ja vesirakennushallituksen laatimaa konsultin työmääritystä.

18 §

Berglund ja Schauman katsoivat tie- ja vesirakennushallituksen laatiman paperin eri tutkimusvaihtoehtoineen tarpeelliseksi ja realistiseksi.

19 §

Berglund huomautti, että kanavasta saatavaa soraa mahdollisesti voitaisiin käyttää myös muuhun kuin täyttöön.

20 §

Virtasen mukaan merenkulkuhallituksella ei ole mitään konsultin ottamista vastaan mikäli se saa informaatiota konsultin toiminnasta. Sovittiin, että konsultti on yhteydessä myös Virtaseen.

21 §

Vapaasatama ilmoitti halukkuutensa konsultin ottamiseen.

22 §

Konsultin ottamisesta sovittiin seuraavasti: Tie- ja vesirakennushallitus ja Hangon kaupunki ottavat konsultin ja VR:lle annetaan aikaa harkita mahdollista osallistumistaan. Kaupunki ja Vapaasatama sopivat osuutensa keskenään. Konsultin työn määrityksenä pidetään tie- ja vesirakennushallituksen laatimaa pape-ria, jota täydennetään myöhemmin Hangon satamajärjestelyjen osalta. Konsultti tulee pitämään yhteyttä työssään kaikkiin osapuoliin työryhmän edustajien kautta. Konsultin työn tuloksia tarkastellaan yhteisesti työn kuluessa työryhmässä.

23 §

Mannola esitti kustannusjaoksi tie- ja vesirakennushallituksen ja kaupungin kesken 50 % - 50 %. Asia jäi toistaiseksi avoimeksi.

24 §

Virtanen tiedusteli aallonmurtaajien suunnittelun kustantajaa. Mannola sanoi mahdollisten kanava-aallonmurtaajien kuuluvan kanavasuunnitelmiin ja satama-aallonmurtaajan satamasuunnitelmiin.

25 §

Keskusteltaessa mahdollisuudesta saada aallonmurtaajan verhousmateriaalia poistamalla satama-alueella olevat kalliot, Virtanen huomautti lain määräämistä väestösuojista, joiden ainoa sopiva paikka on juuri ko. kallioissa. Berglund lupasi selvittää väestönsuojiiin liittyvät suunnitelmat.

26 §

Konsultin työn aikamääräksi sovittiin varattavan noin kaksi kuukautta.

27 §

Periaatteessa sovittiin, että konsulttina voitaisiin käyttää soveltuviissa määrin myös Satamateknillistä toimistoa, joka toimii muutenkin yhteistyössä Orrjen kanssa.

28 §

Konsultin työn määrittelykseen lisättiin kohtaan II troolarisatama ja kohtaan I selvennyksenä kustannukset.

Vaihtoehdosta 3) jätettiin pois lossiyhteyden tutkiminen, koska Vapaasatama katsoi sen tarpeettomaksi. Samalla sovittiin, että silta tutkitaan tunnelin vaihtoehtona.

29 §

Berglundin aloitteesta keskusteltiin työryhmän työhön liittyvästä julkistamisesta. Sovittiin periaatteessa, että puheenjohtaja antaa tietoja lehdistölle ja muille asiasta kiinnostuneille siinä määrin kuin katsoo sen mahdolliseksi asian kesken­eräisyyden huomioonottaen.

30 §

Seuraavan kokouksen ajankohdaksi sovittiin alustavasti 22.2. 1972 klo 10.00 Helsingissä.

31 §

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 12.20.

Pöytäkirjan vakuudeksi

Kari Suopohja
Kari Suopohja

Pöytäkirjan tarkastanut

Kimmo Mannola
Kimmo Mannola

Pöytäkirja Hangon työryhmän 4. kokouksesta tvh:n peillisalissa 22.2. 1972.

Läsnä olivat: Kaupunginjohtaja Berglund Hangon kaupunki, di Böök rautatiehallitus, di Makkonen tvh, di Mannola tvh (puh.joht.), johtaja Schauman Suomen Vapaasatama Oy, di Talvio rautatiehallitus, merikapteeni Virtanen merenkulkuhallitus.

1 §

Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 10.05.

2 §

Virtanen esitti lisättäväksi edellisen kokouksen pöytäkirjan 10 ja 19 §:iin, että maa- ja vesialueen omistajana merenkulkuhallituksella tulee olemaan määräämisoikeus sorankäyttöön.

3 §

Böök selvitti junalauttakysymystä pöytäkirjan §:ään 7 viittaten ja totesi Lappohjan olevan liian kaukana. Lisäksi junalauttasataman olisi oltava muun sataman yhteydessä.

4 §

Pöytäkirja hyväksyttiin edellä olevin täydennyksin ja lisäselvityksin.

5 §

Mannola esitteli tvh:n laatimaa suunnitelmaluonnosta 15 m:n kulkusyvyyiseksi kanavaksi, jonka laatimisesta työryhmä oli päättänyt edellisessä kokouksessa.

6 §

Mannola selvitti konsultin toimeksiannon nykyvaihetta. Työ-

ryhmässä esiintulleiden periaatteiden mukaan laadittu sopimus on valmis ja Orrjen allekirjoittama. Tvh:n ja kaupungin allekirjoitusta on viivytännyt Orrjen palkkoja koskeva liite, jota ei vielä oltu saatu keskeneräisen palkkaratkaisun takia.

7 §

Konsultin alustavan raportin mukana työryhmän jäsenille lähettämän kirjeen johdosta Berglund totesi voivansa antaa Orrjelle ja työryhmälle Orrjen kaupungilta pyytämät tiedot.

8 §

Schauman ilmoitti jo antaneensa suuren osan kysytyistä tiedoista. Hänen mukaansa tietojen antaminen edellyttäisi alustavan päätöksen tekemistä kyseeseen tulevasta vaihtoehdosta, jotta kustannukset voitaisiin laskea järkevällä tavalla.

Mannola totesi kaupungilla jo olleen eräänlaisen prioriteettijärjestyksen eri vaihtoehdoille, joskin uusia voi syntyä Orrjen työn edistyessä.

Schauman ja Berglund kertoivat käyttäneensä em. prioriteettia kustannuslaskelmissaan.

9 §

Schauman selvitteli kustannuslaskentaperusteitaan ja niihin liittyviä näkökohtia.

Hän totesi, ettei pysty tässä vaiheessa selvittämään kaikkia kustannuksia kuten vapaasatamalle tarpeellisen laituripaikan ja vapaasataman rakennusaikaisen valvonnan aiheuttamia kustannuksia.

Yleisinä näkökohtina Schauman mainitsi, että

- liikennettä ei saa rakennusaikana häiritä
- kanavan takaisten alueiden käyttö rautateillä kulkevan ja raskaan tavaravaraustona tulee kyseenalaiseksi taloudellisista ja käytännöllisistä syistä.

- Koneisto tarvitsee 10.000 - 12.000 m³ lisäaluetta nykyisen alueensa yhteydessä, mikä edellyttäisi kanavalinjan siirtoa.

10 §

Mannolan ja Makkosen ehdotuksesta tarkasteltiin mahdollisuuksia lisäalueen saamiseksi Koneistolle kanavan koillispuolelta esim. täyttötöiden avulla.

11 §

Mannola tiedusteli vapaasataman vesitse tulevia tavaramääriä kauppasataman ja toisaalta Tulliniemen laiturin kautta. Schauman vastasi Tulliniemen laiturin kautta tulevan tavaramäärän olevan tiedossa. Todettiin, että myös kauppasataman kautta vapaasatamaan tuleva tavaramäärä on laskettavissa ja arvioitavissa ainakin suurinpiirtein.

12 §

Rautateiden osalta Böök ilmoitti konsultin pyytämien tietojen selviävän ehkä viikon kuluessa.

13 §

Merenkulkuhallituksen osalta todettiin, että käytettävissä oleva aineisto on luovutettu konsultille.

14 §

Työryhmä tarkasteli konsultin laatimaa toimintaohjelmaa.

15 §

Virtanen huomautti ettei ohjelmasta käy ilmi, että valtio omistaa 1 1/2 varastoa, jotka on vuokrattu vapaasatamalle.

16 §

Mannola huomautti että sivun 4 kohdassa 3 voi tulla kysymykseen myös pelkästään autoille tarkoitettu silta.

17 §

Böök huomautti sivun 5 kohdan Oy Veho Ab 4 olevan virheel-

linen, sillä maksut ovat samat kaikissa satamissa.

18 §

Makkosen mielestä pitäisi hankkia tietoja autotuonnista. Schauman lupasi kysyä autoliikkeiltä.

19 §

Makkonen ja Böök esittivät näkemyksensä, että Hangon satamalla voi olla mahdollisuuksia kehittyä merkittäväksi terminaalisatamaksi.

20 §

Virtanen huomautti tällä hetkellä talviliikenteen vaikuttavan huomattavasti Hangon kokonaisliikenteeseen.

21 §

Mannolan kysymyksen pohjalta Berglund ilmoitti asiantuntijoiden ja Hangon satamatoimikunnan olevan sitä mieltä, että Hangon satama pitäisi luovuttaa kaupungille. Ratkaisun odotetaan tapahtuvan vielä kevään aikana, ja luovutusehdotus on parhaillaan laadittavana. Kysymykseen tulee lähinnä sataman myynti kaupungille.

22 §

Böök huomautti sivulla 6 mainitun ro-ro-laiturin edellyttävän myös sivusta lastausta.

23 §

Todettiin, että Hankoniemen käyttöä virkistysalueena ei käsitellä tässä tutkimuksessa. Mannolan ja Makkosen mielestä kaupungin pitäisi selvittää myös tämä liittyen vaihtoehtoon 4. Berglund ja Schauman kertoivat Hangossa olevan runsaasti muita virkistysalueita. Berglund totesi kuitenkin alueen sopivan hyvin virkistysalueeksi.

24 §

Mannola esitti, että olisi selvitettävä tutkimukseen liittyvä vapaasataman mahdollinen uusi sijoituspaikka. Todettiin, että Suomen Vapaasatama Oy on sidottu paikkaan, joten siirto

vaatisi valtioneuvoston luvan.

Vapaasataman siirto päätettiin kuitenkin selvittää tutkimusohjelman mukaisesti (vaihtoehto 4.3).

25 §

Berglund selosti työryhmälle vapaasataman syntyvaihteita.

26 §

Berglund lupasi toimittaa ruotsiksi käännetyn pöytäkirjan Orrjelle.

27 §

Seuraava kokous sovittiin alustavasti pidettäväksi 16.3.1972 Helsingissä.

28 §

Mannola päätti kokouksen klo 12.10.

Pöytäkirjan vakuudeksi

Pertti Makkonen
Pertti Makkonen

Pöytäkirjan tarkastanut

Kimmo Mannola
Kimmo Mannola

Pöytäkirja Hangon työryhmän 5. kokouksesta Hangon kaupungintalolla 17.3.1972, läsnä olivat:

Kaupunginjohtaja Berglund Hangon kaupunki, liik.tark. Heino rautatiehallitus (dipl.ins. Böökin sijaisena), dipl.ins. Makkonen tvh, dipl.ins. Mannola (puh.joht.) tvh, johtaja Schauman Suomen Vapaasatama Oy, dipl.ins. Suopohja (siht.) tvh, dipl.ins. Talvio rautatiehallitus sekä civ.ing. Hjerpe ja civ.ing. Dahlgren Orrje & Co. Keskustelu käytiin lähes kokonaan ruotsinkielellä, vaikka pöytäkirjaa on pidetty suomeksi.

1 §

Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 10.05.

2 §

Edellisen kokouksen pöytäkirja tarkastettiin ja hyväksyttiin.

3 §

Todettiin, että tie- ja vesirakennushallituksen edustajat eivät olleet Makkosta lukuunottamatta saaneet Orrjen työraporttia.

4 §

Aloitettiin Orrjen työraportin käsittely.

5 §

Makkosen mukaan sivulla 1 ilmenevä autotuonnin taantuma vuonna 1968 johtui devalvaatiosta.

6 §

Schauman jakoi aineistoa, josta hänen mukaansa ilmenee sivun 2 ensimmäisessä kappaleessa kaivattu vapaasatamatavaroiden osuus Länsi-sataman liikenteestä. Aineisto oli vuo-

delta 1971, jonka hän sanoi olleen jokseenkin normaali. Tästä syystä ja keräämisen aiheuttaman työmäärän vuoksi hän ei katsonut tarpeelliseksi selvittää muiden vuosien vastaavia lukuja.

7 §

Todettiin, että sivun 2 alalaidassa olevassa huomautuksessa mainittu ero kaupungin ja vapaasataman lukujen välillä ei vaikuta johtopäätöksiin.

8 §

Dahlgren kysyi onko olemassa ^{tietoja Hangon saamista} tuulaaki ja liikennemaksuja eri tavaralajien osalta. Berglund ilmoitti autojen osalta olevan, mutta epäili että muiden selville saaminen vaatii tulilaskuista laskemista. Hän lupasi selvittää asian ja antaa tiedot, mikäli niitä on saatavissa.

9 §

Kysymykseensä oliko verokysymys sivulla 4 ymmärretty oikein sai Dahlgren myönteisen vastauksen.

10 §

Schauman selvitti Dahlgrenille kuinka oli päätynyt 15 miestyövuoteen vapaasataman osuudeksi Länsi-sataman työvoimasta. Hänen mukaansa keskimäärin 10-12 miestä tarvitaan autojen purkaukseen ja lisäksi huolitsijat, jolloin päädytään em. 15 miestyövuoteen.

11 §

Orrjen oletama suhde 0,5:1 palvelu- ja peruselinkeinossa työskentelevien välillä todettiin olevan likimain voimassa myös Hangossa.

12 §

Dahlgren kysyi onko oikein olettaa, että vapaasataman osuus kaupungin sataman käyttökustannuksista on 50 %? Berglund totesi sen olevan ehkä hieman yläkantissa mutta kuitenkin käyttökelpoinen.

13 §

Berglund sanoi, että sivun 6 alareunassa mainitut kustannukset eivät sisällä kaikkia vapaasatamasta aiheutuvia suoria kustannuksia. Koska em. 50 % on kuitenkin hieman liian iso, niin päädytään oikeaan tulokseen.

14 §

Dahlgren tiedusteli tuloja, jotka kaupunki saa Tulliniemellä olevista varastoista, mutta ei saanut vastausta.

15 §

Mannola kysyi onko Hangon satamasta valtiolle koituvat kustannukset otettu mukaan tarkasteluun.

Dahlgren vastasi, että ne eivät ole, mutta Orrjella on perusteet niiden määrittämiseksi.

16 §

Todettiin, että yhteiskunnalle aiheutuvina sosiaali- ym. kustannuksina henkeä kohti voidaan käyttää keskimääräisiä suomalaisia kustannuksia, jotka ovat vähän Ruotsin vastavia pienemmät.

17 §

Berglund ilmoitti Hangon kokonaisverotulojen olleen v. 1970 8,4 milj.mk ja v. 1971 9,45 milj.mk.

18 §

Mannola huomautti, että sivulla 7 mainituissa vapaasatamasta kaupungille tulleista nettotuloista ei kaikeksi ole vähennetty kunnallisia sosiaali yms. menoja.

19 §

Makkonen halusi sivun 7 vaihtoehtoihin yhden lisää, rakennetaan silta, mutta ei rautatiesiltaa. Hjerpe vastasi, että mikäli silta rakennetaan se kannattaa rakentaa molemmille,

koska rautatieyhteys on tärkeä. Mannola ilmoitti olevansa liikennelukujen perusteella jossainmäärin erimieltä, jolloin Hjerpe lupasi Orrjen tutkivan em. vaihtoehdon.

20 §

Talvio ilmoitti Länsi-Saksassa tutkittavan intensiivisesti junalauttayhteysmahdollisuutta Suomeen, jolloin Tulliniemi olisi ainoa sopiva paikka Hangossa lautan kuljettaman suuren vaunumäärän takia.

21 §

Schauman sanoi vapaasatamayhtiön koko ajan korostaneen rautatieyhteyden tärkeyttä.

22 §

Virtanen sanoi, että kanava on pääkysymys ja se on muodostumassa/^{sivuseikaksi} Jos rautatiehallituksella on uusia ehdotuksia, jotka eivät ole "jossia" niin rautatiehallituksen ja merenkulkuhallituksen olisi sovittava mikä on tärkeää.

Mannola totesi, että työryhmän tehtävä on ottaa huomioon kaikki asiaan vaikuttavat näkökohdat.

23 §

Schauman korjasi Orrjen esittämiä pinta-ala lukuja ja esitti omia näkemyksiään kapasiteettiluvuista ja laskutavoista. Hänen käsityksensä mukaan Tulliniemen kapasiteetti tulee täysin käytettyä jo v. 1980 esitetyn 1990-1995 sijaan.

24 §

Varastointiajan ja sen tulevan lyhenemisen Schauman sanoi riippuvan suuresti suhdanteista, valtiovallan toimenpiteistä ja tulevaisuuden tavaralajeista.

25 §

Makkonen ihmetteli tavaramäärä ennusteiden suurta eroa (noin 100.000 t) v. 1972.

Berglund sanoi tarkistavansa asian, mutta uskoi sen riippuvan vielä keskeneräisistä linjaliikenne neuvotteluista.

26 §

Dahlgren kysyi ovatko ennustetut kokonaissatamamenot vertailukepoisia nykyisiin. Berglund myönsi ja sanoi vuoden 1972 täytöstä ym. johtuvan lisän olevan jatkuva.

27 §

Dahlgren kysyi, tulevatko liikenne- ja tuulaakimaksut olemaan vastaisuudessa samanlaisia?

Berglund totesi, että Hangon tulot niistä eivät pienene vaikka niiden kantotapa saattaa muuttua.

28 §

Mannolan mielestä olisi selvitettävä koko Etelä-Suomen tarvaliikenne-ennusteet, jotta saataisiin selville ovatko ne ja Hangon satamaa koskevat ennusteet realistisia ja sopusoinnussa keskenään. Makkonen ilmoitti Etelä-Suomen satamatutkimuksessa olevan ko. ennusteita.

29 §

Päätettiin käyttää laskentakorkona 6 % Orrjen käyttämän 8 %:n sijasta.

30 §

Sovittiin, että laskelmat ulotetaan vuoteen 1995. Jos ilmaantuu seikkoja, jotka vaikuttavat painavasti sataman toimintaan voidaan näiden vaikutusta tarkastella lyhyellä tähtäimellä tarkemmin.

31 §

Dahlgren kysyi mielipiteitä massojenkäyttö ehdotuksista ja vapaasataman ja Länsisataman välisen tien tärkeydestä. Berglund kertoi komiean tutkineen asiaa ja tuleen siihen tulokseen, että tieyhteys on hyvin tärkeä, mikäli kanava rakennetaan, koska Länsisatamaa käytetään tällöin runsaammin vapaasataman tarpeisiin. Täytöllä saatavan tieyhteyden li-

säksi toinen vaihtoehto olisi rautatien viereen rakennettu yleiseltä liikenteeltä suljettu tie.

32 §

Mannola katsoo, että kanava sinänsä ei aiheuta niin laajoja täyttöjä kuin komitea on ehdottanut, eikä täytöistä aiheutuvia kustannuksia näin ollen voida kokonaisuutena laskea kanavasta aiheutuviin kustannuksiin, varsinkaan vaihtoehtoissa, joissa yhteys kanavan takaiseen Vapaasataman osaan järjestetään.

33 §

Kokousta päätettiin jatkaa lounaan jälkeen.

34 §

VIRTANEN

Virtanen ilmoitti, että ei tunne kiinnostusta asiaan, koska kanava on hänen mielestään jäänyt sivuseikaksi. Hän poistui kokouksesta.

35 §

Dahlgren totesi autotuojiin sanoneen, että Länsi- ja Vapaasataman välinen tieyhteys hyvin korvaisi tunnelista aiheutuvat haitat.

36 §

Berglund otaksui, että lähiseudulta on saatavissa merenpohjasta soraa, mikäli kanavamassat eivät riitä.

37 §

Todettiin, että Orrjen laatima alustava arvio tunnelin kustannuksista on noin 10 milj.mrk suurempi kuin kaupungin arvio. Orrje lupasi aikaisemman sopimuksen mukaisesti tehdä tarkemman arvion tunnelin kustannuksista.

38 §

Sovittiin, että siltakustannuksena käytetään alustavasti Orrjen karkeaa neliömetrihintaan perustuvaa kustannusta kunnes tarkemmin tiedetään tuleeko siltavaihtoehto kysymykseen.

39 §

Todettiin, että mikäli rautatie rakennetaan tulisi virtauksesta otaksuttavasti niin kapea, että kanavan luonne muuttuisi siitä mitä merenkulkuhallitus on tarkoittanut. Näinollen ei rautatiesiltavaihtoehtoa voitane pitää toteuttamiskelpoisena. Asia päätettiin tarkistaa.

40 §

Hjerpe totesi, että mikäli kanavaa käytettäviä lauksia ei ole runsaasti, niin kanava voitaisiin rakentaa yksisuuntaiseksi. Mannola sanoi sen käytännössä muodostuvan yksisuuntaiseksi. Ainakaan isot laivat eivät tule kohtaamaan kanavassa.

41 §

Dahlgren pyysi arviota aluksista, jotka tulevat kulkemaan kanavan läpi. Sovittiin, että Suopohja yrittää selvittää asiaa.

42 §

Makkonen huomautti rannikkoväylän syvennyksen 1970-luvulla aiheuttavan liikenteen kasvua, jota on vaikea arvioida.

43 §

Berglund totesi, että kanavan vesisyvyyttä valittaessa on otettava huomioon kotimaan öljyliikenteen tuleva aluskoko. Mannola sanoi 15 m väylän mahdollistavan raakaöljyn kuljetukset mikäli Bromarviin rakennettaisiin jalostamo, mutta muuhun tarkoitukseen ei voitane ajatella tarvittavan näin syvää väylää. Hjerpe korosti tunnelikustannusten suurta riippuvuutta väyläsyvyydestä, ramppien pitenemisen takia.

44 §

Dahlgren kysyi miten kanava vaikuttaa puolustuslaitoksen, tie- ja vesirakennushallituksen, rautatiehallituksen ja merenkulkuhallituksen ja lennätinhallituksen Tulliniemissä olevaan omaisuuteen. Mannola vastasi, että muulla kuin Vapaasataman käytössä olevalla omaisuudella ei ole suurta merkitystä.

45 §

Berglund sanoi käsittäneensä asian niin, että puolustuslaitos haluaa yhteyden kanavan takaiseen alueeseen. Schauman huomautti, että Tulliniemellä on sisäasiain ministeriön alainen merivartioasema.

46 §

Dahlgren kysyi voiko Orrje jättää laskelmista pois muun paitsi Vapaasatamatoiminnan kanavan takaisella alueella. tie- ja vesirakennushallituksen luvulla siten, että mikäli siellä on jotain tärkeää niin tie- ja vesirakennushallitus toimittaa siitä tiedot Orrjelle. Muuten sitä ei oteta mukaan laskelmiin. Mannola suostui em. menettelyyn.

47 §

Mannola kysyi onko Orrje tutkinut troolarisatamavaihtoehtoja ja miksi sitä ei voida sijoittaa tie- ja vesirakennushallituksen ehdotuksen mukaisesti Kauppasatamaan. Hjerpe sanoi ettei Orrje ole toistaiseksi tutkinut. Berglund vastasi nykyisten käyttäjien vastustavan sen sijoitusta Kauppasatamaan ja korosti, että ko. laituria voidaan käyttää muuhunkin, etenkin kun ns. voivarasto revitään.

48 §

Dahlgren kysyi onko vaihtoehto 4.1.1 alle jäävä ranta-alue arvokasta. Berglund vastasi sen olevan, sitä käytetään jossain määrin uimarantanakin. Mannola totesi, että tällä hetkellä vain puolet rannasta on virkistyskäytössä. Schaumanin väitteeseen kanavan rantoja likaavasta vaikutuksesta Mannola sanoi satamaliikenteen yhtälailla likaavan rantaa. Hjerpe arveli kanavan syntyvän virtauksen jopa puhdistavan lahtea.

49 §

Mannola totesi Tulliniemeen olevan kaksi kaavavaihtoehtoa, joista vain toisessa koko ranta olisi virkistysaluetta. Hän kysyi oliko Vapaasatamayhtiön käsitys muuttunut virkistysalueita suosivaksi. Berglund vastasi virkistysaluevaihtoehdon olevan tällä hetkellä voitolla.

50 §

Schauman sanoi, että jos Vapaasatama sijoitetaan Hangon kaupungin ulkopuolelle täytyy Vapaasatamayhtiö purkaa. Tästä syystä hän katsoi että Vapaasataman sijoitusta harkittaessa tulisi pitäytyä Hangon kaupungin rajojen sisällä. Berglund huomautti, että Vapaasatama voi kyllä toimia Hangon kaupungin ulkopuolella, mutta kaikki kaupungille tulevat tulot jäisivät pois.

51 §

Dahlgren sanoi Kolaviikenin alueen sopivan satamatekni-
sesti hyvin satamaksi. Berglundin mukaan se ei ole mah-
dollinen satamaksi, koska turismi on myös otettava huomioon.

52 §

Berglund totesi kuntauudistuksen siirtävän Hangon kaupungin rajaa itään, mutta se ei tuo uusia satamavaihtoehtoja.

53 §

Berglund sanoi Koppnäsin alueen olevan liian pienen ja lisäksi alueella on teollisuutta joten sekään ei sovellu satama-alueeksi.

54 §

Dahlgren kysyi onko Orrjen käsittelytapa ollut oikea ja voidaanko tällä linjalla jatkaa tarkistaen ja perustellen esitettyjä asioita. Mannola vastasi myöntävästi. Dahlgren pyysi kommentteja mahdollisimman pikaisesti.

55 §

Talvio esitti junalauttatilanne katsauksen ja esitteli tekemiään luonnoksia junalauttasataman sijoittamiseksi Tulliniemeen ja toisaalta länsisatamaan sekä ratajärjestelyistä Vapaasatama-alueella mikäli kanava rakennetaan. Hän sanoi, että Länsi-satamaan ei saada akselinvaihtolaitteistoa, eikä se tule kysymykseen mikäli Saksan liikenteeseen tulee 100 vaunun lautta.

56 §

Berglund sanoi näin suurten lauttojen tuntuvan epätodennäköiseltä, mutta ottaen huomioon Länsi-Saksan liikennepolitiikan, joka pyrkii siirtämään kuljetukset rautateille, se saattaa olla mahdollinen. Mannola totesi Tulliniemen sataman olevan melko ahtaan tämän kokoisille aluksille. Talvio sanoi lauttojen olevan ketteriä. Berglund sanoi lautan olevan ainakin 200 m pitkä, joten ruoppauksia on suoritettava. Suurimmat alukset, jotka ovat Tulliniemessä käyneet ovat olleet noin 180 m pitkiä. Ne ovat käyneet ainoastaan talvella, jolloin jäät estävät niitä ajautumasta karille. Schaumanin mukaan hinauksella voidaan myös estää karille ajautuminen.

57 §

Mannola kysyi kuinka junalautta otetaan tässä tutkimuksessa huomioon kun se on vain mahdollisuus eikä mitään konkreettista. Tällöin rautatiehallitus ei menetä lauttasatamaa, mikäli kanava rakennetaan, vaan ainoastaan mahdollisuuden rakentaa lauttasataman. Dahlgren sanoi, että tässä tapauksessa voidaan ottaa huomioon miten todennäköinen se on ja laskea sen perusteella.

Berglund esitti kolme näkökantaa kustannusten laskemiseksi.

- 1) Jos kanava rakennetaan, putoaa junalautta pois ja samalla siitä koituvat tulot.
- 2) Kansantaloudellinen vertailu Hangon ja toisen mahdollisen sijoituspaikan välillä.
- 3) Rautatieteknillinen, ts. jos rakennetaan satama jonkin johon ei ole rataa, on rata rakennettava, esim. Lappvik.

Mannola lisäsi neljänneksi merenkulullisen näkökohdan, koska hänen mielestään Tulliniemi ei ole sopiva, mutta asiaa pitää vielä tutkia.

59 §

Hangon tulevasta liikenteellisestä merkityksestä todettiin:

- Hangolla on ehkä suuret mahdollisuudet erikoiskuljetuksiin esim. autot, kontit, ro-ro
- Hangolla on ehkä mahdollisuus saada neuvostoliittolaista kauttakulkuliikennettä
- Mikäli laivarahdit porrastetaan, maakuljetuskustannusten merkitys pienenee
- Suuret tavaravirrat rautateillä kulkevat melko lähellä Hankoa
- Rautatiekuljetusten osuus tavaraliikenteestä säilyy, ehkä nouseekin
- Hangon talviolosuhteet edulliset
- Puunjalostusteollisuus keskittää liikenteensä Kotka-Haminaan ja Pori-Raumalle
- Hangon asema riippuu suuresti rautateiden tariffipoliitiikasta.

60 §

Schauman halusi merkittäväksi pöytäkirjaan, että hän oli jakanut työryhmän jäsenille ins. Dahlgrenille 18.2. ja 13.3. lähettämänsä sekä tässä kokouksessa jakamansa aineiston.

61 §

Puheenjohtaja päätti kokouksen 15.30.

Pöytäkirjan vakuudeksi

Kari Suopohja
Kari Suopohja

Pöytäkirjan tarkastanut

Kimmo Mannola
Kimmo Mannola

Korjaukset Hangon työryhmän 5. kokouksen pöytäkirjaan

Läsnä olivat puuttui merikapteeni Virtanen
Merenkulkuhallitus

34 §

Virtanen ilmoitti, että ei tunne kiinnostusta Orrjen
selvitykseen

55 §

..... Länsi-Satamaan ei saada mahtumaan raiteistoa
aksenlinvaihtolaitteineen, eikä länsi-satama tule ...

Pöytäkirja Hangon työryhmän 6. kokouksesta tie- ja vesirakennushallituksen peillisalissa 24.5.1972, läsnä olivat:

Kaupunginjohtaja Berglund Hangon kaupunki
dipl.ins. Böök rautatiehallitus, dipl.ins.
Makkonen tvh, dipl.ins. Mannola (puh.joht.
tvh, johtaja Schauman Suomen Vapaasatama
Oy, teekkari Sjöberg tvh, dipl.ins. Suo-
pohja (sihteeri) tvh, dipl.ins. Talvio
rautatiehallitus, satamakapteeni Virtanen
merenkulkuhallitus sekä civ.ing. Hjerpe
ja civ.ing. Stroger Orrje & Co.

1 §.

Puheenjohtaja avasi kokouksen kello 10.05.

2 §.

Mannola selvitti tutkimuksen nykytilaa, mainiten tie- ja vesirakennushallituksen pyytäneen Orrjelta tiettyjä lisäselvityksiä, jotka olivat valmistuneet juuri kokoukseen mennessä.

3 §.

Aloitettiin Orrjen raportin käsittely sivu sivulta. Tie- ja vesirakennushallituksen huomautuksiin sovittiin palattavaksi kokouksen myöhemmässä vaiheessa.

4 §.

Böökin ehdotuksesta lisättiin sivulle 1 maininta erityisesti talviliikenteen vaikutuksesta avokanavahankkeeseen.

5 §.

Sivun 2 kartan todettiin esittävän vapaasatamaa sellaisena kuin se mahdollisesti tulisi olemaan myöhemmin. Virtanen huomautti alueen olevan valtion omistuksessa ja merenkulkuhallituksen hallinnassa, joka on vuokrannut siitä alueita kaupungille ja muille. Kaupunki on edelleen vuokrannut alueet Suomen Vapaasatama Oy:lle.

6 §.

Böökkin huomautuksesta sovittiin, että sivun 3 laituripituus, pinta-ala ym. tiedot tarkistetaan.

7 §.

Schauman lisäsi Koneisto Oy:n transitokaupan ulottuvan Pohjoismaiden lisäksi muihin Euroopan maihin.

8 §.

Sivun 5 kartasta puuttuu Schaumanin mukaan varasto ja konttorirakennus.

Virtanen sanoi kolmen varaston kanavan länsipuolella kuuluvan merenkulkuhallitukselle, joka on vuokrannut niistä kaksi vapaasatamalle ja yhden muille.

9 §.

Makkosen kysymyksen pohjalta autotuonnista todettiin mm.:

- Osa autoista varastoidaan ja huolletaan vapaasatamassa, osa viedään suoraan tai varastoinnin jälkeen esim. Helsinkiin, jossa ne huolletaan.
- Virtasen mukaan suuri osa viedään suoraan tai varastoidaan länsisatamassa, jossa keskimääräinen varastointiaika on noin viikko.
- Schaumanin mukaan suurin osa kulkee vapaasataman kautta. Hän ei voinut sanoa onko esim. Helsingissä huollettavien autojen vapaasatamassa oloaika lyhyempi kuin niiden merkien, jotka huolletaan siellä.
Schauman katsoi tulevaisuudessa vapaasataman ohi tulevien autojen määrän vähentyvän. Hän lupasi toimittaa tilastoja Orrjelle.
Schaumanin mukaan länsisatamassa ei voida varastoida autoja, koska se tarvitsee tilaa jo autojen purkamiseen.
- Virtanen sanoi länsisatamassa varastoidun 2000 autoa ja alan suurenevan Nuottasaaren lähteä täytettäessä, lisäksi

hänen mukaansa siirrytään pienempiin laivoihin autojen tuonnissa.

Schauman sanoi isoja laivoja vielä tulevan.

10 §.

Sivu 11. Virtanen huomautti, että sataman käyttömenot ovat riippumattomat liikenteestä saatavista tuloista ja ne on vuosittain anottava budjetin kautta.

11 §.

Schauman huomautti poistojen kehityksen (sivu 11) johtuvan v. 1968 muuttuneesta kirjanpitolaista.

12 §.

Schauman sanoi liikenne- ja tuulaakimaksun olleen v. 1971 56,70 mk autoa kohti.

Berglund sanoi niitä korotetun vuoden 1971 alussa 10 % ja oletti niiden kehittyvän rahanarvon kehityksen mukaisesti.

13 §.

Virtanen piti sivun 13 työvoimalukuja liian suurina normaali-vuosina.

Stroger mainitsi luvun 600 saadun Hanko-70 tilastoista.

Mukaan on otettu mm. tulli, meklarit, 1/2 rautatiemiehistä jne.

14 §.

Sivu 18. Böök esitti pyyhittäväksi pois, että rautatiehallitus korostaa Saksan junalautan suurta kansantaloudellista merkitystä. Hän sanoi myös muiden osoittaneen kiinnostusta junalauttaan kuin valtion rautateiden (sivu 20).

15 §.

Sivu 24. Schauman pitää asetelman lukuja minimilukuina, koska ne ovat Hangossa tullattuja ja niistä saattaa puuttua vapaa-sataman ohi vietyjä autoja, jotka on tullattu vasta esim. Helsingissä.

Virtanen lupasi, että satamakonttorista saadaan kuukausittaiset alusten tuloilmoitusten mukaiset tiedot siitä, kuinka

paljon autoja on tuotu riippumatta siitä, missä ne ovat tullatut.

Berglund oletti, että näitä lukuja käytettäessä ei jouduta ainakaan liian suuriin kustannuslukuihin.

16 §.

Böök, Makkonen ja Mannola pitivät sivulla 28 esitettyjä kapasiteettilukuja alhaisina. Keskustelun jälkeen Hjerpe lupasi muotoilla kappaleen uudelleen.

17 §.

Schauman sanoi nähneensä tarkemman kartan satama-alueesta. Böök lupasi, että se voidaan liittää mukaan sivuksi 29 a.

18 §.

Schauman halusi lisätä sivulle 40 rautatiekuljetuksia Neuvostoliittoon tai Neuvostoliitosta koskevaan kohtaan Koneisto Oy:n lisäksi mahdollisesti muita.

Virtanen huomautti Koneiston olevan kanavan itäpuolella rautatien ulottuvilla.

19 §.

Schauman oli sitä mieltä, että 55 % (rautateiden osuus vapaasataman kuljetuksista v. 1979) ei ole liian suuri, kuten Orrje on otaksunut. Hän oletti raskaalle maantieliikenteelle tultavan asettamaan esteitä Keski-Euroopan mallin mukaan.

20 §.

Schauman piti 2 mk (sivu 42) minimikustannuksena uudelleen lastauksesta ja siirroista. Hjerpe sanoi sen koskevan pääasiassa autoja. Hän lupasi selvittää asiaa.

21 §.

Virtanen kannatti sivun 46 alareunassa olevaa lausetta:

"Det nordöstra frihamnsområdets lagerarealer kan utvidgas genom utfyllnader av vattenområden i nordväst och sydöst om frihamnsområdet och genom att ta i anspråk intilliggande landområden som idag används för annat ändamål."

22 §.

Sivu 50. Schauman sai myöntävän vastauksen kysymykseensä, onko laajennustöitä tarkoitus suorittaa jo ennen kanavan rakentamista.

23 §.

Schaumanin mukaan muutto merkitsee Suomen Vapaasatama Oy:n osalta toiminnan lopettamista (sivu 53).

24 §.

Virtanen ei hyväksynyt sanontaa (sivu 55): "Tulludden d.v.s. den del av Hangö udd som eventuellt kommer att separeras från fastlandet av en kanal för att förbättra förhållandena för sjöfarten är väsentlig för hamnverksamheten."

Hänen mukaansa vapaasatama on riippuvainen satamasta, mutta satama ei vapaasatamasta.

Hjerpe totesi, että satamatoiminta Hangossa on ollut edullista, koska on ollut käytettävissä paljon tarkoitukseen sopivia alueita.

25 §.

Mannola ehdotti, että johtopäätökset kirjoitetaan uudelleen ottaen huomioon tässä esiintulleet ja TVH:n tekemät huomautukset.

26 §.

Virtanen totesi kyseessä olevan koko Suomen merenkulku, johon nähden Hangon aluetarpeilla on vain pieni merkitys. Lisäksi Bromarvin ja muilla kanavan takaisilla alueilla on hänen mukaansa syvien vesien ansiosta mahdollisuus tulla merkittäviksi teollisuusalueiksi.

Mannolan mielestä Hangon kysymykset eivät myöskään ole vähämerkityksellisiä. Tähän asti on tarkasteltu Hankoa, mutta jälkeinpäin tarkastellaan asiaa kokonaisuuden kannalta.

27 §.

Vapaasataman laiturista keskusteltaessa todettiin mm.:

- Laiturikysymys on riippuvainen siitä, minkälainen ratkaisu tulee kysymykseen.
- Virtasen ja Mannolan mielestä liikennemäärät huomioon ottaen vapaasataman omalla laiturilla ei ole paljon merkitystä.
- Schauman on toista mieltä.
- Hjerpe kertoi kustannusten nousseen niin suuriksi, ettei Orrje pysty tekemään yleissuunnitelmaa, jossa laiturin on tarkoitus olla mukana. Hänen mukaansa ei olisi edes mielekästä laatia yleissuunnitelmaa, ellei tiedetä tuleeko kanava vai ei.
- Schauman sanoi, että tässä tapauksessa laiturista on mainittava tekstissä.
- Hjerpe sanoi ulkosataman laiturin olevan huonossa kunnossa ja edustavan niin pientä arvoa, että sitä ei kannata ottaa vertailussa huomioon.
- Virtasen mukaan ulkosataman käyttömahdollisuudet ovat epäedullisissa olosuhteissa huonot ja länsisataman täytyy olla varautunut ottamaan vastaan sinne tarkoitettut alukset. Schaumanin mukaan se olisi helposti järjestettävissä, jos hinausapua olisi aina saatavissa.

28 §.

Pidettiin tunnin lounastauko.

29 §.

Mannola selvitteli näkemyksiään selvityksen jatkamisesta Orrjen tutkimuksen jälkeen. Työryhmän tarkoitus on koota Orrjen selvityksen lisäksi laaditut kanavas suunnitelmat ja lausua kannanottonsa eri vaihtoehtoista. Se miten merenkululle koituva hyöty on arvioitavissa on vielä epävarmaa. Mannola kertoi alustavia tietoja kiertävän väylän mahdolli-

suuksista mainiten mm., että 10 m kiertävä väylä on joka tapauksessa kalliimpi kuin pelkkä kanava, mutta että kanava + tunneli ovat todennäköisesti yhteenlaskien kalliimpia kuin kiertävä väylä, mutta että kanava on merenkulun kannalta parempi ratkaisu. 12 m ja 15 m väylävaihtoehdot, jotka siis palvelisivat Hangon luoteispuolelle mahdollisesti syntyviä teollisuussatamia, ovat mahdollisia vain kanavavaihtoehtoina. Mannola korosti osapuolille myös sitä, että kaikkien osapuolien kannattaa pyrkiä mahdollisimman realistisiin ennusteihin ja laskelmiin, koska vielä ei tiedetä, mihin kaikkiin ratkaisuihin selvitys vaikuttaa.

Mannola viittasi mm. siihen, että alueen vuokrassa voi olla mahdollista ottaa huomioon alueen suuri arvo ja myös mahdollisesti tehtävät investoinnit kuten tunneli. Näinollen ei alueen yliarvostus ole edullista Hangon kaupungille eikä Vapaasatama Oy:lle.

30 §.

Mannola kertoi TVH:n huomautusten taustaa ja totesi, että tietyissä kohdin mm. silta- ja täyttökustannusten osalta voitiin osoittaa Orrjen arviot liian suuriksi ja näin ollen pyydettiin heitä tarkistamaan lukunsa.

31 §.

Mannola kysyi ovatko aiotut täyttötyöt edelleen realistisia ottaen huomioon eduskuntakyselyt jne.

Berglund oletti täyttömahdollisuuksien olevan, jos on pakko, mutta ei uskonut lunastamiseen ainakaan ilman pakkolunastusta.

32 §.

Mannola ehdotti yhteydenottamista valtion luonnonsuojeluvälvojan, jotta saataisiin hänen lausuntonsa hankkeesta. Kenelläkään ei ollut mitään esitystä vastaan. Sovittiin, että Mannola ottaa yhteyden.

33 §.

Schauman toivoi työryhmän pääsevän yhteiseen suositukseen asiassa. Mannola epäili tätä. Berglund huomautti, että vielä

ei ole tiedossa kanavan merkitys merenkululle. Hänen mukaansa suosituksista voidaan päättää vasta kun kaikki materiaali on käsillä.

Asiaa sovittiin harkittavan myöhemmin.

34 §.

Hjerpe totesi, että Orrjen tutkimus yhdessä kiertävän väylän selvityksen ja Suomen kokonaiskuljetustalouden kanssa muodostavat yhdessä päätöksen teon perustan.

35 §.

Hjerpe selvitti kohdittain jakamiensa paperien mukaan Orrjen lisäselvityksiä TVH:n kommenttien pohjalta. Hän totesi kapitalisoidun tulon Hangon kaupungille olevan tarkastusten jälkeen 50-74 milj. mk vaihtoehdosta riippuen.

36 §.

Kohta 2. Hjerpe sanoi Orrjen käyttävän bruttopalkkoja selvityksessään, koska aikaisempien vuosien kehityskäyrissä on luvut kulloistekin rahanarvojen mukaiset.

TVH on esittänyt reaaliainsiotason nousun käyttämistä tulevia tuloja arvioitaessa.

Mannola ja Suopohja ilmoittivat tutkivansa asiaa.

37 §.

Kohta 4. Mannola huomautti väestönkasvun olleen viime aikoina odotettua hitaampaa. Mannola ja Suopohja tarkistavat autoistumisluvut sekä autojen eliniät.

Hjerpe ihmetteli suurta eroa autojen eliniässä Suomen ja Ruotsin välillä sekä sitä, että Suomessa elinikä laskee ja Ruotsissa nousee.

38 §.

Kohta 6. Stroger tiedusteli vapaasataman käyttämää tilantarvetta autoa kohti.

Schauman ilmoitti sen olevan 10-12 m²/kpl.

Virtanen huomautti sataman käyttävän 10 m²/kpl.

Schaumanin mukaan on mahdollista, että vapaasatama-alueelle tulee tulevaisuudessa lisää käsittelyvaiheita ruosteen-suojausta ym. Hän piti lukua $4,5 \text{ m}^2/\text{t}$ todennäköisesti liian pienenä.

Stroger sanoi, että aikaisemmat laskelmat ovat perustuneet vuoteen 1971, mikä taulukko 2:n mukaan ei ole normaali vuosi. Hän sanoi Orrjen jo alunperin päätyneen $4,5 \text{ m}^2/\text{t}$.

Hjerpe kysyi, onko taulukko 2:ssa käytetty kenttäkäyttö-prosentti 60 oikea.

Schauman sanoi tutkivansa asiaa ja esittävänsä mahdolliset huomautukset myöhemmin.

Stroger esitti ajatuksen, että tuonnin ja vaihdon kasvaessa varastointiaika oletettavasti lyhenee, mitä ei ole otettu huomioon.

Schauman sanoi, ettei tämä kehitys ole arvioitavissa, mutta pyysi Hjerpeä tutkimaan Vallhamnin kehitystä sekä tämän että satamassa olevien autojen käsittelylaitosten kehitysnäkymien osalta.

39 §.

Kohdat 9 ja 10. Hjerpe totesi edellisessä laskelmassa käytetyn liian korkeatasoista ja leveätä siltaa. Tässä vaihtoehdossa silta on ns. teollisuussilta, korkein sallittu nopeus 50 km/h. Uusi vaihtoehto on alkuperäistä huomattavasti halvempi.

40 §.

Kohta 11. Orrjen laskelmien mukaan on mahdollista melko pienin maa-aluejärjestelyin odottaa ja rakentaa yhteys Tulliniemeen vasta esim. 5 vuotta kanavan rakentamisen jälkeen. Schauman sanoi tutustuvansa asiaan ja ottavansa siihen kantaa myöhemmin.

41 §.

Mannola kysyi, mitä mahdollisuuksia on järjestää vapaasatamalle vapaavarastoa varten uusia alueita kaupungin alueella esim. radan varrella kaupungin itälaidalla.

Berglund vastasi, että teollisuus- ja varastointitarkoituksiin on yleiskaavoitettu radan varrella noin 100 ha:n alue ja Koppnäsin suunnassa noin 20 ha:n alue. Hän lupasi lähettää tarkemmat tiedot Orrjelle.

Schauman uskoi varastointialueen siirtämisen vaikeuttavan kuljetuksia niin, että autotuonti Hangon kautta laskee, mahdollisesti sammuu.

Mannola korosti, että kysymys ei ole vapaasataman siirrosta vaan lisäalueen hankkimisesta. Vapaasatamalle jää joka tapauksessa laajoja alueita sataman tuntumaan.

Hjerpe sanoi, ettei Orrjen tarkoitus ollut jakaa vapaasatamaa, vaan varata vara-alueita pahimpia ruuhkia varten.

Schauman huomautti, että autot on ajettava sinne yleisiä teitä pitkin, joka edellyttää niiden vakuuttamista ja rekisteröintiä, ajomatka haittaa lisäksi myyntiä. Hänen mukaansa alueet tulevat kysymykseen, mikäli rakennetaan laituri kaupunkiin pohjoispuolelle.

Mannola totesi ajomatkan länsisatamasta vapaasatamaan olevan yhtä pitkä kuin länsisatamasta ko. alueelle.

Schauman sanoi autotuojoilla olevan Tulliniemessä käsittelylaitoksia, joiden siirtäminen merkitsee luultavasti siirtämistä pois Hangosta.

Hjerpen mukaan ko. aluekysymys tulee esiin, jos ei kanavan poikki rakenneta yhteyksiä. Koska tämä vaihtoehto on halvin voitaisiin näin säästyneillä rahoilla tarjota tuojille tarvittavat palvelut.

Schauman epäili, mutta ei halunnut asettaa esteitä ehdotuksen tutkimiselle.

42 §.

Keskusteltiin mahdollisuuksista rakentaa laituri alueelle Koppnäsudd-Furunäs. Annettiin Orrjelle tehtäväksi tutkia laiturivaihtoehtoja ja aluejärjestelyjä.

Berglund lupasi toimittaa tarvittavan kartta- ym. materiaalin Orrjelle. Berglund epäili alueen pakkolunastusmahdollisuuksia. Virtanen sanoi, että merenkulkuhallituksen käsityksen mukaan Hangon nykyiset satamat riittävät myös tulevaa liikennettä varten ja merenkulkuhallitus tuskin tekee esitystä uuden sataman rakentamisesta.

43 §.

Kohta 14. Hjerpen mukaan tavaraa kulkee Hangon kautta, koska se on edullista. Mikäli kanava tekee liikenteen hankalammaksi tavarat kallistuvat. Tämä haitta on punnittava mahdollisia merkiliikenteen säästöjä vastaan. Jälkimmäisiä ei ole vielä tutkittu, eikä se kuulu Orrjen tehtäviin.

44 §.

Kohta 15. Hjerpen mukaan on aina osoittautunut epäviisaaksi sijoittaa troolarisatamaa niin läheiseen yhteyteen kauppasataman kanssa kuin nykyinen länsisatamasuunnitelma edellyttää. Siksi suunnitelma pitäisi muuttaa.

Berglund sanoi paikan joka tapauksessa olevan sopimaton troolarisatamaksi lisääntyneen ro-ro-liikenteen takia, joka vaatii lisää alueita tältä suunnalta.

45 §.

Seuraava kokous päätettiin pitää Hangon kaupungintalolla 7.6.1972 klo 10.00.

46 §.

Hjerpe sanoi kustannusten tullen ylitetyksi. Koska vielä tarvitaan lisäselvityksiä ja ainakin kaksi matkaa hän esitti arvelunsa mukaan 15 000 mk lisäsumman saamista, jolloin kokonaissumma nousisi 65.000 mk.


Mannola pyysi kirjettä Orrjelta, jotta asia voidaan käsitellä. Berglund pyysi jäljennöstä ko. kirjeestä.

47 §.

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 15.50.

Pöytäkirjan vakuudeksi


Kari Suopohja


Bror Sjöberg

Pöytäkirjan tarkastanut


Kimmo Mannola

Pöytäkirja Hangon työryhmän 7. kokouksesta Hangon kaupungintalossa 7.6.1972; läsnä olivat:
Kaupunginjohtaja Berglund Hangon kaupunki, dipl.ins. Böök rautatiehallitus, dipl.ins. Heinikainen tvh (siht.), dipl.ins. Makkonen tvh, dipl.ins. Mannola tvh (puh. joht.), johtaja Schauman Suomen Vapaasatama Oy, teekkari Sjöberg tvh, dipl.ins. Talvio rautatiehallitus sekä civ.ing Stroger Orrje & Co.

1 §

Puheenjohtaja avasi kokouksen kello 9.55.

2 §

Tarkastettiin edellisen kokouksen pöytäkirja, joka hyväksyttiin seuraavien korjausten jälkeen:

- 9 § Schauman: ...länsisatamassa varastoidun 2 000 ... pitää olla länsisatamassa välivarastoidun 2 000...
- 11 § Schauman mainitsi, että kehitys johtui korotetusta poisto-oikeudesta, siis muuttuneesta verolaista.
- 17 § Böök vaatii muutettavaksi kohta... lupasi, että se... sananmuotoon... huomautti, että se olisi syytä...

3 §

Pöytäkirjasta keskusteltaessa tuli lisäksi esiin seuraavat seikat:

- 15 § Makkonen ilmoitti, että Virtanen oli puhelinkeskustelussa luvannut toimittaa tiedot kirjallisina seuraavaan kokoukseen.
- 27 § Schauman perusteli toista mieltä olemisensa esittämällä seuraavat luvut ulkosataman käytöstä välillä 1.1.--- 31.5.1972: 34 alusta, tuotu 6 400 autoa, 102 t kappaletavaraa, 134 t kemikaaleja sekä viety 142 autoa.
- 44 § Makkonen kysyi, että tarkoittaako tämä teksti sitä, että Nuottasaaren alueelle ei tule troolarisatamaa vaikka kanavaa ei rakennettaisikaan. Berglund vastasi kyllä. Mannola kysyi,

tuleeko Korkeasaaren laituri vielä kysymykseen. Berglund vastasi, että siitä ei ole vielä päätetty, mutta että hänen henkilökohtainen käsityksensä on, että troolarisatama on mahdollista rakentaa tälle alueelle.

4 §

Käsiteltiin Orrjen laatimaa "Känslighetsanalys av rapport av den 16 april 1972 (Herkkyysanalyysi) sivu sivulta.

5 §

Sivu 2. Makkosen mukaan olisi syytä herkkyysanalyysissä myöskin varioida tavararyhmää muu tavara, sillä ryhmän merkitys on erittäin huomattava. Stroger sanoi, että tällä tavararyhmällä on merkitystä vain tilantarpeen kannalta, sen sijaan varioimalla esiinsaatavat taloudelliset vaikutukset tulevat olemaan pienet. Lisäksi on vaikeata löytää selviä variointiperusteita, ja tästä syystä varioinnista tulee kaavamainen ja sen merkitys kyseenalaiseksi. Päätettiin, että toistaiseksi asia jätetään ennalleen, mutta Makkonen ja Stroger kumpikin tahollaan lähemmin tutustuvat kysymykseen.

6 §

Käsiteltiin Orrjen laatimaa "Uppgifter enligt minnesanteckningar från möte på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Helsingfors, den 8 maj 1972" sivu sivulta.

7 §

Sivu 3. Stroger kysyi, onko oikein laskea täyttömassoille hintaa $1,5 \text{ mk/m}^3$ silloin, kun ne saadaan kanavatyömaalta. Mannola vastasi, että massat ovat ilmaisia, mikäli siirtomatka on lyhyempi kuin $1,5 \text{ km}$, ja hinnaksi voidaan laskea $1,0 \text{ mk/m}^3$, jos matka ylittää tämän, sekä että kaikissa vaihtoehdoissa käytetään täyttötöihin vain kanavamassoja.

8 §

Sivut 7...12. Hyväksyttiin Orrjen laskelmat välillisistä tuloista korjattuna 15% :sta 14% :iin (sivu 7).

9 §

Sivut 13-15. Stroger esitteli laatimansa käyrästä, missä esitettiin tulevan automyynnin riippuvaisuus autojen kestoikästä

tulevaisuudessa, ja kysyi, mitä esitetyistä ennusteista on käytettävä laskelmissa. Mannola kysyi, onko Ruotsissa olemassa mitään ennusteita tästä, johon Stroger vastasi, että ei hänen tietääksensä, mutta vuonna 1971 oli käytöstä poistettujen autojen keski-ikä 12,4 vuotta.

Keskustelujen jälkeen sovittiin, että Orrje laskelmissaan käyttää vaihtoehtoja 1 ja 5, ja että tähän voi myöhemmin liittää huomautuksia, jos aihetta on.

10 §

Sivu 16. Stroger kysyi, mitä prosenttilukua tulisi käyttää raportissa laskettaessa Hangon osuutta koko autotuonnista. Perusteellisten keskustelujen jälkeen sovittiin, että minimituonnin yhteydessä käytetään 30 % ja maximituonnin yhteydessä 35 %.

11 §

Stroger kysyi, miten suuret ovat Hangon kaupungin tulot autoista, jotka tuodaan Hangon kautta, mutta tullataan muualla. Tähän Berglund vastasi, että 30 % Hangossa tullattavista, laskelmissa voidaan käyttää 15 mk/auto.

12 §

Sivu 17. Stroger kertoi olleensa yhteydessä Vallhamniin Göteborgissa ja esitteli yksityiskohtaisesti tämän autosataman käsittelylaitoksia ja tilantarpeita. Vallhamnissa käytetään käsittelyvaiheisiin $0,67 \text{ m}^2/\text{t}$ autoja vuodessa. Sisävarastointia ei Vallhamnissa juuri käytetä. Jos lasketaan, miten pitkäksi aikaa Hangossa loppuosalle käsittelytilaa (=Raportissa käytetty $1,5 \text{ m}^2 - 0,67 \text{ m}^2 = 0,83 \text{ m}^2$) voidaan sisävarastoida kaikki autot, saadaan vastaukseksi yksi viikko (autot yhdessä tasossa, $18 \text{ m}^2/\text{auto}$).

Schauman huomautti, että Hangossa toimii kolme autotuojaa, joilla kaikilla on omat käsittelylaitoksensa, mikä lisää tilantarvetta Hangossa, ja että tilanne tuskin tulevaisuudessa muuttuu. Lisäksi Schauman huomautti, että huolimatta Vallhamnista on Hangossa havaittavissa selvää pyrkimystä kohti sisävarastointia. Tässä yhteydessä Stroger mainitsi, että Vallhamnissa oli laskettu, että edullisin sisävarastointimenetelmä on varastointi kahdessa tasossa täysin riippumatta maapohjan hinnasta, ja että

siinä tapauksessa vapaasataman autot voitaisiin varastoida katon alle 2 viikkoa ko. tilalla.

13 §

Stroger huomautti, että Vallhamnissa pidettiin epäonnistuneena suorittaa käsittelyt vapaasatama-alueella, sillä tällöin joudutaan maksamaan käsittelystä tullia. Schauman mainitsi, että täällä käsittelystä ei makseta tullia.

14 §

Sivu 18. Schauman korjasi Tabell 1:ssä esiintyvää tuontilukua 21,7 vuodelle 1971 luvuksi 23,2, sekä huomautti, että tällä on vaikutusta laskelmissa.

15 §

Schauman kertoi, että hän eilen (6.6.) oli tutkinut tilantarvetta käytännössä vapaasatamassa ja esitti seuraavat tulokset: Alueella oli 6 533 autoa mukaan lukien kuorma-autoja ja 49 kpl leikkuupuimuria. Varastointiin tarvittiin tilaa $69\,350\text{ m}^2 + 10\,400\text{ m}^2$ välitöntä liikennetilaa, josta saadaan $12,5\text{ m}^2/\text{t}$ autoa.

16 §

Schauman halusi keskimääräisen varastointiajan korottamista 7,9 viikosta 10 viikkoon, minkä perusteli esittämällä tilastoja tämän ja viime vuoden ensimmäiseltä vuosineljännekseltä.

17 §

Sivu 19. Stroger kysyi, onko Tabell 2 perusteella laskettu arvo $3,0\text{ m}^2$ kenttäaluetta/t varastoitua autoa vuodessa oikea. Keskustelujen jälkeen sovittiin että, koska vuosi 1971 pisteveron takia ei ollut normaalivuosi, raportissa voidaan käyttää $3,0\text{ m}^2$.

18 §

Keskustelujen jälkeen päätettiin raportissa käyttää pinta-ala-tarpeena $5,0\text{ m}^2/\text{t}$ varastoitua tavaraa (mukaan lukien autot) vuodessa.

19 §

Keskusteltiin kanavan mahdollisesta siirtämisestä. Mannola sanoi, että jos kanavaa siirretään, lisääntyvät massat nopeasti ja näin saadut hehtaarit tulevat kalliiksi, lisäksi kanavasta tällöin tulee merenkulullisesti epäedullisempi. Böök huomautti, että kaavaillun kanavan massat eivät riitä määrätuille täyttövaihtoehtoille, joten olisi ehkä edullista siirtää kanavaa sen verran, että massatasapaino saavutettaisiin. Schauman huomautti, että kanavan rakentaminen mahdollisimman mantereeseen päin on edullista maankäyttöjärjestelyjen kannalta, mikäli päädytään tunnelivaihtoehtoon. Sovittiin, että raportissa ei kanavan siirtämistä oteta käsiteltäväksi, mutta mahdollisessa myöhemmässä suunnitteluvaiheessa vertaillaan eri linjauksia.

20 §

Päätettiin, että siltavaihtoehtoina raportissa käsitellään ainoastaan kaksoisläppäsiltaa (vain maantiejoneuvoille) sekä nostosiltaa (mahdollistaa myös rautatieliikenteen).

21 §

Käsiteltiin edellisessä kokouksessa esiintullut mahdollisuus järjestää vapaasatamalle lisävarastointialueita kaupungin pohjoispuolella siinä tapauksessa, että kanavan poikki ei rakenneta liikenneyhteyttä. Schauman huomautti tämän vaihtoehdon olevan lähinnä teoreettinen. Stroger esitti kaupungingeodeetti Porkolta saamaansa alueita koskevaa materiaalia ja Orrjen tämän perusteella laatimia suunnitelmaluonnoksia ja kustannuslaskelmia.

22 §

Mannola piti satamakentän kustannuksia suurina. Stroger vastasi tämän johtuvan laajoista louhintatöistä, joita alueella on pakko suorittaa, mutta mikäli on mahdollista siirtää kenttää jonkin verran mantereelle päin, voidaan kustannuksia alentaa mahdollisesti huomattavastikin.

23 §

Stroger kysyi lähempiä tietoja varastoalueen maaperästä, sillä

mikäli kantava kerros voidaan jättää pois, laskevat kenttäkustannukset erittäin huomattavasti. Berglund sanoi maaperän olevan hienoa hiekkaa, joka kokemusten mukaan tarvitsee kantavan kerroksen. Maaperä ei kuitenkaan ole routiva.

24 §

Stroger kysyi, onko eritasoliittymä maantien yli tarpeellinen. Berglund ja Schauman ilmoittivat sen olevan aivan välttämätön.

25 §

Talvio huomautti, että rautatien kustannukset on laskettu liian alhaisiksi, lähes kaksinkertaiset kustannukset vastaavat paremmin suomalaisia oloja.

26 §

Böök huomautti, että rautatie satamaan on suuren korkeuseron takia hankala rakentaa ja tulee mahdollisesti hyvinkin kalliiksi.

27 §

Schauman huomautti, että vielä nykyään ei ole mahdollista järjestää autotuonti tapahtuvaksi täysin erillään muista tavaroista, mikä tietää sitä, että joko on osa autoista ajettava länsisatamasta, mikä tuottaa suuria hankaluuksia, tai sitten on tähän uuteen satamaan järjestettävä kappaletavarakäsittelymahdollisuuksia, esim. nostureita, varastoja ym., mikä huomattavasti nostaa sen hintaa.

28 §

Stroger sanoi Orrjen kustannuslaskelman olevan eräänlainen maximilaskelma, jota voidaan tarkempien perustietojen pohjalta alentaa mahdollisesti 3-4 milj. markalla.

29 §

Mannola esitti näkemyksiään eri vaihtoehtoista mainiten, että selvityksen edetessä kanava-läppäsilta vaihtoehto näyttää asettuvan etualalle. Se on vielä suhteessa alkuperäiseen projektiin ja on tähän mennessä esitetyistä vaihtoehtoista halvin, myös ilmeisesti halvempi kuin uuden sataman ja varastoalueen rakentaminen.

30 §

Stroger kysyi, onko se mahdollisuus, että järjestetään lisä-varastointialueita etäämmällä ilman että rakennettaisiin uutta satamaa jätetty pois laskelmista. Sovittiin, että näin on.

31 §

Sovittiin, että raportissa kysymys Långbodauddenin satamasta ja varastoalueesta otetaan käsiteltäväksi kohdan 7.2 (sivu 52) alla, ja että tällöin lasketaan vain autojen siirtyvän uudelle alueelle, muu tavara jää nykyiselle alueelle.

32 §

Keskusteltiin massojen käytöstä ja täyttötöiden järjestyksestä eri vaihtoehtojen osalta.

Berglund sanoi, että mikäli yhteyttä kanavan poikki ei rakenneta, on huolimatta luonnonsuojelullisista näkökohdista täyttötöytät järjestettävä niin, että saadaan suora yhteys länsisatamasta nykyiselle vapaasatama-alueelle, vaikka rakennettaisiinkin uusi satama Långbodauddenille. Myöskin muissa tapauksissa tällainen yhteys on edullinen, mutta jos rakennetaan sekä rautatie- että maantieyhteys Tulluddenille, käytetään massat Tulluddenin kärjessä sijaitsevan merialueen täyttöön.

33 §

Mannola kysyi, missä määrin Koneisto Oy tarvitsee satamaa ja onko ajateltavissa, että yhtiö muuttaisi jollekin toiselle alueelle. Schauman vastasi, että Koneisto nykyään ei käytä vapaasataman satamaa ollenkaan, mutta että Koneisto tuskin on siirrettävissä johtuen suurista investoinneista, joita se on alueella suorittanut. Stroger kysyi, olisiko Koneistonvarastoilla mahdollisesti käyttöä muille yhtiöille. Schauman vastasi, että Koneiston varastointitoiminta on niin spesialisoitunutta, että tuskin löytyy vastaavia tarpeita omaava yhtiö.

Yhteenvetona Mannola esitti, että siirtomahdollisuus voidaan mainita raportissa sillä huomautuksella, että se on melko epärealistinen.

34 §

Stroger kysyi, onko raportissa käytetty (sivu 13, alaviite) liikenne- ja tuulaakimaksu 13 mk/t muulle tavaralle kuin autoille oikein laskettu. Sovittiin, että liikenne- ja tuulaakimaksuna raportissa käytetään autoille 50 mk ja muulle tavaralle 13 mk.

35 §

Stroger esitti laskelmia tunnelin tai sillan aiheuttamista lisäkustannuksista tavarankuljetuksille, joiksi hän oli saanut 70 p/auto ja 90 p/t muuta tavaraa sekä pyysi kommentteja. Schauman sanoi tutustuvansa asiaan ja esittävänsä mahdolliset huomautuksensa myöhemmin.

36 §

Sovittiin, että Orrjen selvityksen tulokset esitetään yhteenvetona havainnollisesti raporttiosassa, ja että asiaan vaikuttavat yksityiskohtaiset laskelmat ja päättelyt esitetään erillisenä liiteosassa.

Sovittiin, että raporttiosan tulee olla valmis työryhmän hyväksyttäväksi seuraavaan kokoukseen mennessä, joka on 28.6., ja että liiteosa voi valmistua myöhemmin, kuitenkin viimeistään elokuussa. Raportti tulisi lähettää työryhmän jäsenille ennen kokousta, jotta se voitaisiin kokouksessa hyväksyä.

37 §

Schauman tahtoi tietää, missä vaiheessa ja millä tavalla otetaan käsiteltäväksi sitä vaihtoehtoa, missä kanava rakennetaan ensin ja liikenneyhteys vasta myöhemmin. Mannola vastasi, että se otetaan mukaan raporttiin itsenäisenä vaihtoehtona muiden joukossa. Schauman piti vaihtoehtoa sangen epärealistisenä huomioon ottaen nykyisen toiminnan Tulluddenilla, ja ehdotti, että tämä vaihtoehto poistetaan kokonaan raportista. Myös Berglund vastusti vaihtoehtoa sillä perusteella, että mikäli tällä tavalla lakkautetaan nykyinen toiminta Tulluddenilla, muuttuu tilanne niin paljon, että ehkä silloin, kun se aika tulee, katsotaankin, että yhteys on tarpeeton eikä lainkaan rakenneta.

Mannola ilmoitti olevansa melko pitkälle samaa mieltä, mutta sanoi, että koska on kyseessä näinkin suuret investoinnit, jotka tarkkaan ottaen ovat välttämättömiä vasta kun määrätty tilantarve ylittyy, ja lisäksi eräiden ennusteiden mukaan tämä ajankohta sattuu melko kaukaiseen tulevaisuuteen, niin tällainen vaihtoehto on syytä käsitellä raportissa. On hyvin todennäköistä, että tämä vaihtoehto kuitenkin tulevaisuudessa jollakin taholta esitetään, ja tällöin on hyvä, että se on käsitelty raportissa, ja jo tässä yhteydessä työryhmän jäsenet ovat voineet esittää näkemyksiään asiasta.

Sovittiin, että vaihtoehto käsitellään raportissa, ja että siinä selvästi esitetään tämän vaihtoehdon haittapuolet.

38 §

Seuraava kokous päätettiin pitää Hangon kaupungintalolla 28.6.1972 alkaen kello 8.30.

39 §

Puheenjohtaja päätti kokouksen kello 13.35.

40 §

Työryhmän jäsenet (lukuunottamatta Böökiä ja Talviota) tutustuivat tämän jälkeen Hangon pohjoispuolisiin ranta-alueisiin ja radanvarressa olevaan alueeseen, jotka liittyivät vapaastaman osan siirtämisvaihtoehtoon. Tämä maastotarkastus päättyi klo 17.15.

Pöytäkirjan vakuudeksi

Bror-Erik Sjöberg
Bror-Erik Sjöberg
Hannu Heinikainen
Hannu Heinikainen

Pöytäkirjan tarkastanut

Kimmo Mannola
Kimmo Mannola

Pöytäkirja Hangon työryhmän 8. kokouksesta Hangon kaupungintalossa 28.6.1972; läsnä olivat kaupunginjohtaja Berglund Hangon kaupunki, dipl.ins. Heinikainen tvh, dipl.ins. Makkonen tvh, dipl.ins. Mannola tvh (puh.joht.), Johtaja Schauman Suomen Vapaasatama Oy, teekkari Sjöberg tvh (siht.), dipl.ins. Talvio rautatiehallitus, satamakapteeni Virtanen merenkulkuhallitus sekä civ.ing. Stroger Orrje & Co.

1 §

Puheenjohtaja avasi kokouksen kello 8.50.

2 §

Käytiin läpi Orrjen laatimaa raporttiluonnosta Mannolan ehdotuksen mukaisesti siten, että kiinnitettiin huomiota vain mahdollisiin asia-, numero- ja laskuvirheisiin ja jätettiin henkilökohtaiset mielipiteet ja kannanotot myöhempään vaiheeseen.

3 §

Mannola huomautti Orrjelle, että tie- ja vesirakennushallitus oli kontrollilaskenut täyttötöiden yhteydessä esiintyviä pinta-aloja ja päätynyt melkoisesti pienempiin lukuihin kuin Orrje. Stroger sanoi Orrjen laskeneen pinta-aloihin myös maa-alueita, koska niilläkin on pakko suorittaa kustannuksia aiheuttavia toimenpiteitä.

4 §

Mannola huomautti, että raportissa on esitetty Tulluddenin kaakkoisrannan olevan luonnonsuojelualue, vaikka tälläistä päätöstä ei ole, eikä Hangon yleiskaavassakaan aluetta ole luonnonsuojelualueeksi merkitty. Berglund sanoi, että alue on luonteeltaan ja kasvillisuudeltaan niin erikoinen, että siitä epäilemättä muodostettaisiin luonnonsuojelualue, mikäli tällainen esitys tehtäisiin, lisäksi niemen uloin osa

vesialueineen on linnunsuojelualuetta. Lopullisessa raportissa ei kuitenkaan ole syytä käyttää sanaa luonnonsuojelualue ko. ranta-alueesta.

5 §

Mannola ilmoitti, että hän ei vielä ole ottanut yhteyttä valtion luonnonsuojeluviranomaisiin johtuen Orrjen selvityksen keskeneräisyydestä (Orrjen selvitys on tarkoitus liittää lausuntopyyntöön).

6 §

Virtanen huomautti, että Tulluddenilla on rautatien eteläpuolella merenkulkuhallituksen vuokrasopimuksen mukainen rakennuskielto, ja hän arveli, että tämä mahdollisesti johtuu osaltaan luonnonsuojelunäkökohdista.

7 §

Virtanen esitteli kokoukselle tilastoja Hangon sataman tuonnista ja viennistä (pöytäkirjaliitteet 1 ja 2). Liite 1 esittää Hangon sataman kautta tuotujen autojen kokonaislukumäärää. Todettiin, että ne eivät poikkea raportissa käytetyistä luvuista (sivu 25) niin merkittävästi, että raporttia olisi syytä korjata. Liite 2, joka on virallista tilastoa, esittää tuonnin ja viennin Hangon sataman kautta sekä sen suhdetta Suomen kokonaisulkomaanliikenteeseen. Näillä luvuilla Virtanen halusi ilmoittaa, että ryhmän työskentely on hänen mielestään merenkulun kokonaisedun kannalta ollut liian Hanko - ja erityisesti Vapaasatamakeskeistä.

8 §

Sivu 4: Schauman lisäsi lukuun 14000 m² ulkopuolisille vuokrattua varastopinta-alaa 5000 m², joka on vuokrattu Mazda-autojen tuontia varten. (rivi 8 alhaalta).

9 §

Sivu 4: Virtanen huomautti, että vapaasataman käytössä ei ole koko ns. Saksalainen varasto, vaan ainoastaan runsas puolet varastoa, 1300 m² 2400 m²:stä.

10 §

Sivu 11: Schauman huomautti, että raportissa ei ole korjattu vapaasatamaa koskevaa virheellistä väittämää tuloksen tappiolisuudesta vuosina 1967-68, vaikka edellisissä kokouksissa asiaa on käsitelty.

11 §

Sivu 34: Schauman kysyi, millä tavalla Orrje on laskenut Tulluddenin suurimman mahdollisen varastopinta-alan. Stroger vastasi, että perustana on Silvennoisen suunnitelma vuodelta 1971, mistään paljaaksihakatusta Tulluddenin kokonaispinta-alasta siis ei ole kysymys.

12 §

Sivu 53, neljäs kappale alhaalta: Makkonen kysyi, tarkoittaako tämä, että Hangon kaupunki on virallisesti ottanut kantaa troolarisataman sijaintikysymykseen. Berglund vastasi, että ei, tämä on vain hänen henkilökohtainen mielipiteensä. Teksti korjattiin muotoon "Hangö stads representant anser....".

13 §

Sivu 50: Talvion ehdotuksesta pyyhittiin sivun viimeiseltä sivulta ^{SANA} sen "allvarligt", johtuen kiertävän väylän olemassaolosta.

14 §

Sivu 17: Mannola huomautti, että asiaan tarkemmin perehtymättömästä lukijasta saattaa olla outua, että lisäkustannukset rautatiekuljetuksilta ovat korkeammat minimikehitysvaihtoehdossa kuin maksimivaihtoehdossa. Vaikka syyt tähän onkin esitelty aikaisemmin tekstissä, olisi silti syytä myöskin yhteenvedossa esittää pieni selitys tai viittaus tämän seikan syihin.

15 §

Sivu 22: Schauman oli kysynyt autotuontiyhtiöiltä heidän käsitystään autojen ikäkehityksestä Suomessa tulevaisuudessa. Kaikki kyselyyn osallistuneet tuontiyhtiöt pitivät 12 vuoden keski-ikää vuonna 2000 epärealistisena, johtuen autojen

pienuudesta Suomessa. Realistinen arvio on heidän mielestään n. 8-9 vuoden keski-ikä. Keskustelujen jälkeen päätettiin kuitenkin olla muuttamatta raportissa käytettyjä lukuja, koska kyseessä oli minimiennuste kehityksestä.

16 §

Sivu 14: Schauman huomautti, että myöskin vapaasatamassa toimivat yhtiöt vuokraavat vuosisopimuksella avointa varastokenttää vapaasatamayhtiöltä, esim. vuonna 1972 27000 m². Tämä tieto sovittiin lisättäväksi raporttiin.

17 §

Yllämainituin korjauksin hyväksyttiin Orrje & Co:n laatima raportti.

18 §

Koska esiintyi epätietoisuutta raportin lopullisesta kappalehinnasta sovittiin, että Stroger toimittaa tiedot painatus- ja kopiointihinnoista asianosaisille, jotka tämän jälkeen sopivat lopullisista tilausmääristä.

19 §

Tarkistettiin edellisen kokouksen pöytäkirja, joka hyväksyttiin seuraavien tarkistusten jälkeen:

- 3 § Makkonen ilmoitti ymmärtäneensä, että troolarisataman mahdollinen sijoitus Korkeasaareen tulisi olemaan väliaikainen. Berglund vastasi tarkoittaneensa tätä, hänen mielestään väliaikaisratkaisu, joka kestäisi 5-10 vuotta, voi osoittautua edulliseksi.

- 20 § Päätettiin Schaumanin ehdotuksesta palata myöhemmin tarkemmin käsittelemään siltavaihtoehtoja, mikäli osoittautuu aiheelliseksi.

20 §

Keskusteltiin yleisluontoisesti työryhmän jatkotyöskentelestä.

- Mannola alusti lyhyesti mainiten mm. että tie- ja vesi-

rakennushallituksella on käynnissä kiertävän väylän tutkimukset, lisäksi tehdään kanavasta tarkemmat kustannusarviot ja myöskin yritetään selvittää mahdollisen kanavan suoranainen hyöty Suomen merenkululle. Nämä selvityksen pitäisi valmistua syyskuun alkuun mennessä, jolloin työryhmän olisi syytä kokoontua ja yrittää sopia, mikäli mahdollista, yhteisestä kannanotosta.

- Berglund korosti selvitysten, etenkin hyötylaskelmien tärkeyttä kannanoton perustana.

- Mannola huomautti, että investoinnit ym. kustannukset ovat kyllä tarkkaan laskettavissa, mutta toisen vaihtoehdon edullisuutta suoraan rahassa mitattuna toiseen nähden on erittäin työläs selvittää ja ryhmä tuskin nykyisillä resursseilla täysin luotettavasti pystyy tähän.

- Schauman esitti, että vaihtoehtojen kansantaloudelliset seuraukset koko valtakunnalle olisi syytä tuoda tässä vaiheessa esiin.

- Mannola ja Makkonen korostivat tehtävän vaikeutta ja suuritöisyyttä, mutta Mannola ilmoitti, että tie- ja vesirakennushallitus tekee voitavansa, vaikka suoranaisia lukuja tuskin on mahdollista esittää.

- Berglund huomautti, että Orrjen raportti antaa toisen kuvan Hangon kehitysmahdollisuuksista kuin Etelä-Suomen satamatoimikunnan mietintö, ja että käytäntö on osoittanut kehityksen olleen suotuisampi Hangon satamalle kuin toimikunnan mietintö antaisi aiheen olettaa. Berglundin mukaan tämä seikka on syytä tuoda esiin sopivassa vaiheessa.

- Schauman korosti selvitystyön pikaisen loppuunsaattamisen tärkeyttä vapaasatamayhtiölle.

21 §

Seuraava kokous päätettiin pitää Helsingissä tie- ja vesirakennushallituksen peilitalissa tiistaina 5.9.1972 alkaen kello 10.00.

Pöytäkirjan vakuudeksi

Bror-Erik Sjöberg
Bror-Erik Sjöberg

Pöytäkirjan tarkastanut

Kimmo Mannola
Kimmo Mannola

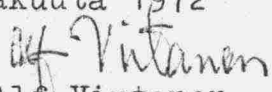
2 liitettä

Hangon valtionsatama.Moottoriajoneuvojen tuonti-tilasto v.1968 - 1972.

	<u>1968</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>	<u>1971</u>	<u>1972</u>
Tammikuu	640	1.039	1.956	4.433	4.370
Helmikuu	1.369	2.746	598	2.791	1.529
Maaliskuu	2.300	1.805	2.543	2.481	2.834
Huhtikuu	1.684	4.588	4.794	3.922	5.359
Toukokuu	2.785	4.513	4.720	1.959	2.339
Kesäkuu	2.274	2.181	2.554	2.045	593
Heinäkuu	1.255	4.242	1.900	757	<u>17.024</u>
Elokuu	187	2.369	2.062	1.022	=====
Syyskuu	510	3.541	1.740	2.347	
Lokakuu	1.302	313	3.478	2.006	
Marraskuu	1.138	2.160	1.366	1.404	
Joulukuu	<u>2.003</u>	<u>1.968</u>	<u>2.312</u>	<u>2.243</u>	
	<u>17.447</u>	<u>31.465</u>	<u>30.023</u>	<u>27.410</u>	=====

Hangossa, 28. kesäkuuta 1972

Satamakapteeni


 Alf Virtanen

Merikuljetukset
=====

Tuonti - Vienti milj.tonnia.

<u>Vuosi</u>	<u>Tuonti</u>	<u>Hanko</u>	<u>%</u>	<u>Vienti</u>	<u>Hanko</u>	<u>%</u>	<u>Tavar.vaihto</u>	<u>Hanko</u>	<u>%</u>
1967	14.91	0.07	0.47	10.13	0.18	1.77	25.04	0.25	0.99
1968	15.95	0.07	0.43	10.75	0.16	1.48	26.70	0.23	0.86
1969	18.36	0.08	0.43	11.97	0.21	1.75	30.33	0.29	0.95
1970	20.17	0.09	0.44	12.35	0.21	1.70	32.52	0.30	0.92
1971	20.51	0.06	0.29	11.25	0.19	1.69	31.76	0.25	0.79

Hangon osuus tuonnin kohdalla on 0.06- 0.09 milj.ton. = 0.29- 0.47%
 "- "- viennin "- on 0.16- 0.21 "- = 1.48- 1.77%
 "- "- tavar.vaihd.-" on 0.23- 0.30 "- = 0.79- 0.99%

Eli tuontia n. 0.41% kokonaistuonnista, ja
 vientiä n. 1.6% "- viennistä.

Hangossa, 23.5.1972

Satamakapteeni

Alf Virtanen
Alf Virtanen

Pöytäkirja Hangon työryhmän 9. kokouksesta tie- ja vesirakennushallituksen peilialissa 5.9.1972.

Läsnä olivat kaup.joht. Berglund Hangon kaupunki, dipl.ins. Böök rautatiehallitus, dipl.ins. Heinikainen tvh (siht.), dipl.ins. Makkonen tvh, vt. yli-ins. Mannola tvh (puh.joht.), toim.joht. Schauman Suomen Vapaasatama Oy, dipl.ins. Talvio rautatiehallitus ja varat. Vuorijärvi merenkulkuhallitus.

1 §

Puheenjohtaja avasi kokouksen kello 10.05.

2 §

Vuorijärvi ilmoitti, että hän on toistaiseksi merenkulkuhallituksen edustajana merikapteeni Virtasen siirryttyä eläkkeelle. Merenkulkuhallitus tulee määräämään myöhemmin työryhmään uuden edustajan Virtasen tilalle.

3 §

Tarkastettiin edellisen kokouksen pöytäkirja, joka hyväksyttiin seuraavien korjausten ja huomautusten jälkeen:

- 7 § Makkonen totesi, että liitteessä 2 esitetty Hangon osuus kokonaistuonnista ja -viennistä on laskettu tonnimääristä. Mikäli osuus lasketaan tuonnin ja viennin arvosta, on Hangon osuus huomattavasti suurempi. Schauman lisäsi, että Hankoon ei tuoda bulktavaraa.
- 13 § Makkonen:...sivun viimeiseltä sivulta sen... pitää olla ...sivun viimeiseltä riviltä sana...
- 16 § Schauman:...vuonna 1972 7.000 m²... pitää olla ...vuonna 1972 9.000 m²...

4 §

Todettiin kokouksen alussa jaetussa Orrjen loppuraportin suomennoksessa seuraavat painovirheet:

- sivu 68, rivi 3: ...noin 0,6-19 milj.mk... pitää olla
...noin 0,6-2,5 milj.mk...

- sivu 41, kuva 27: ...kanava-tunneli... pitää olla
...kanava-tunnelivaihtoehtoon liittyvä laajennus.

Päätettiin oikolukea vielä suomennos ja tehdä tarpeelliset
korjaukset jakamattomiin kappaleisiin.

5 §

Päätettiin käsitellä seuraavassa kokouksessa kokouksen alus-
sa jaettua Orrjen loppuraportin laskelmaliitettä "Supple-
ment 1 till rapport 22 juni 1972" koskevat mahdolliset
huomautukset.

6 §

Mannola luki valtion luonnonsuojeluvalvojalle lähetetyn
lausuntopyynnön Hangon kanavasta ja selosti apul. luonnon-
suojeluvalvoja maisteri Kellomäen kanssa 8.8.1972 käytyä
keskustelua. Tänäpä 5.9. Kellomäki oli soittanut Mannol-
alle ilmoittaen lausunnon valmistuvan työryhmän seuraa-
vaan kokoukseen mennessä ja selostanut lausunnon ydinkoh-
dat:

- Kiertävän väylän ja kanavan keskinäisestä vertailusta
annetaan lausunto myöhemmin, kun on käytettävissä tar-
peelliset tiedot kustannuksista ym.

- Jos kanava rakennetaan, on täyttöalueista alue A luonnon-
suojelijoiden mielestä paras. Alue C on huonoin ja sitä
he vastustavat, koska se sijaitsee linnustonsuojelualu-
eella. Alue B on keskinkertainen. Mikäli on ylimääräisiä
massoja ja ne on pakko sijoittaa johonkin, on alue B sie-
dettävä ratkaisu, mutta vähemmän toivottava kuin alue A.

Mannola huomautti täyttöalueen C sisältyvän Orrjen rapor-
tissa nollavaihtoehtoon, ja tähän verrattavan muita vaihto-
ehtoja. Mikäli aluetta C ei voida käyttää, olisi Mannolan
mielestä Orrjen raportti tarkistettava ottaen huomioon tämä
seikka.

Schaumanin ehdotuksesta sovittiin lausuntopyyntöjäljennöksen lähettämisestä työryhmän jäsenille pöytäkirjan liitteenä (liite 1). Sovittiin lisäksi, että myös lausunto lähetetään työryhmän jäsenille sen saavuttua (liite 2).

7 §

Böök esitteli rautatiehallitukseen saapuneen teoksen "Nordlandverkehr - 1980" ja mainitsi tämän mukaan länsisaksalaisten vakavasti suunnittelevan junalauttayhteyttä mm. Hankoon. Böök lupasi toimittaa muille jäljennökset teoksen keskeisistä kohdista ja mahdollisesti muuta asiaan liittyvää aineistoa. Päätettiin palata junalautta-asiaan seuraavassa kokouksessa.

Talvio mainitsi laivanvarustajien taholta rautatiehallitukseen otetun yhteyttä ja tiedusteltu mahdollisuutta asettaa junalauttasillake Korkeasaaren laiturille nykyistä Puolaan liikennöivää lautta varten. Rautatiehallituksen edustajat ovat todenneet paikan tähän tarkoitukseen sopimattomaksi mm. tarvittavien järjestelyraiteiden tilanpuutteen ja jyrkän mäen vuoksi. Talvion mukaan on olemassa pyrkimys junalauttayhteyden saamiseksi Hankoon ja laivanvarustajat tutkivat asiaan liittyviä seikkoja.

Böökin mukaan mahdollisen Puolaan tai Saksaan suuntautuvan maksijunalautan sopivin satama on Hanko. Talvion mielestä Tulliniemi on maksijunalautalle ainoa mahdollisuus, koska järjestelyraiteet ym. eivät mahtuisi kanavan mantereenpuoleiselle alueelle. Böök arveli mahdolliseksi, että mantereen puoleltakin saattaisi löytyä kelvollinen ratkaisu.

8 §

Käytiin läpi tie- ja vesirakennushallituksen laatima Hankoniemen kiertävän väylän alustava kustannusarvio jaetun yhteenvedon pohjalta.

Makkonen totesi, että esitettyihin ruoppauskustannuksiin on lisättävä väylän merkinnästä koituvat kustannukset noin 1 milj. markkaa kanavaa vastaavalla kiertävällä väylällä.

Schauman kysyi, tarkoittavatko käynnissä olevat ruoppaukset joka tapauksessa nykyisen väylän syventämistä 9 metriin. Mannola ilmoitti ruoppauksia suoritettavan Hangon ja Utön välillä, mutta pitkän tähtäyksen suunnitelmissa on koko rannikkoväylän parantaminen.

Makkonen mainitsi, että maastotutkimukset valmistuvat ehkä kuukauden kuluttua, jonka jälkeen on odotettavissa tarkemmat kustannusarviot kiertävästä väylästä.

9 §

Käytiin läpi tie- ja vesirakennushallituksen laatima Hankoniemen kanavavaihtoehtojen alustavat kustannusarviot jaetun yhteenvedon pohjalta.

10 §

Käytiin läpi tie- ja vesirakennushallituksen laatima alustava laskelma Hankoniemen kiertävän väylän lisäkäyttökustannuksista kanavavaihtoehtoon nähden.

- Hangon väylän liikennemääräarvioista Mannola totesi, että luotettavien arvioiden puuttuessa liikenteessä mahdollisesti tapahtuvaa siirtymää Hangon parannetulle väylälle ei ole otettu mukaan väylän alustavaan liikenne-ennusteeseen. Schauman epäili Etelä-Suomen satamien liikenteen keskimääräiseen kasvuun perustuvaa Hangon väylän liikenteen kasvua, koska yhä enemmän siirrytään aikataulunmukaiseen lauttaliikenteeseen, joka pyrkii suoraan avomerelle välttämättä rannikkoväylää. Mannola totesi osittain lauttaliikenteen vuoksi jätetyn väylän parantamisesta johtuva siirtymä liikenne-ennusteesta pois. Schauman muistutti polttonesteiden rannikkokuljetusten ehkä tulevaisuudessa vähenevän uusien öljynjalostamojen ja ydinvoimaloiden sekä maakaasuverkon vuoksi. Makkonen mainitsi liikennemäärien enustamisessa tavaramäärien perusteella olevan aluskoon kasvusta johtuva virhelähde. Heinikainen totesi suurempien alusten korkeampien aikakustannusten kompensoivan tätä. Päätettiin Makkosen ehdotuksesta tiedustella Neste Oy:ltä ja laivanvarustajilta rannikkoliikenteen tulevaisuudennäkymiä. Apul.joht. R. Roosin antamien tietojen mukaan Neste Oy

kuljettaa nykyisin noin 2 milj. tonnia polttonesteitä Sköld-vikin jalostamolta Pohjanlahden satamiin. Näissä kuljetuksissa säiliöalukset käyttävät hyvissä olosuhteissa avomerta, mutta jääolojen vaikeutuessa huomattavasti ne siirtyvät rannikkoväylälle. Seuraavaan kokoukseen mennessä pyritään selvittämään rannikkoliikenteen koostumusta.

- Aikakustannuslisälaskelmista ei esitetty huomautuksia.

- Onnettomuusriskikustannuslisää koskevan keskustelun jälkeen poistettiin viime vuosien onnettomuusluettelosta Valvoja ja Bore VI. Mannola totesi vahinkojen todennäköisesti olevan pohjakosketuksen sattuessa kanavassa aika pieniä, koska kanavan luiskat tulevat olemaan melko joustavat (hiekkaa tai louheverhousta). Kiertävällä väylällä on ainakin osa pohjasta kalliota. Schauman korjasi onnettomuusluettelossa aluksen nimen ... Scangic... pitää olla ...Scandic.

- Jäänmurtajakustannuslisästä keskusteltaessa Böök kysyi jäänmurtajatoiminnan mahdollisista hankaluuksista ja jään kasaantumisesta kapeassa kanavassa. Mannola lupasi selvittää asiaa. Schauman kysyi tarkennusta, mitä tarkoitetaan Hangon väylällä. Makkonen totesi merenkulkuhallituksen kartassa avustusajan tarkoittavan avustusta Hangon satamaan ja sieltä pois, ja tämän tiedon kelpaavan Hangon väylällä tarvittavaksi avustusajaksi. Böök, Makkonen ja Heinikainen arvelivat avustusten tavallisesti tapahtuvan avomereltä Hangon satamaan. Berglund huomautti useina talvina avustusten tapahtuneen suurimpia aluksia lukuunottamatta rannikkoväylää pitkin.

Schauman kysyi, tarkoittaako aikakustannuslisälaskelmien aluskoko Etelä- vai Pohjois-Suomen satamissa käyneitä aluksia. Heinikainen totesi sen tarkoittavan edellisiä.

Makkosen ehdotuksesta lisättiin kustannuslisäluetteloon merkintäkustannus -(kunnossapito-) ja luotsauskustannuslisä.

11 §

Seuraavaan kokoukseen pyritään laatimaan yhteenveto eri vaihtoehtoista koituvista kustannuksista ja hyödyistä. Edelleen pyritään selvittämään vaikutukset siitä, että perusvaihtoehdossa ei ehkä voida käyttää linnustonsuojelualueella olevaa läjitys-aluetta C. Berglundin mielestä alueen C täyttäminen ei häiritse linnustoa, koska alue on matalaa kivikkoa eivätkä linnut siellä pesi.

12 §

Seuraava kokous päätettiin pitää tie- ja vesirakennushallituksen peilitalissa tiistaina 26.9.1972 alkaen kello 10.00.

13 §

Puheenjohtaja päätti kokouksen kello 11.45.

Pöytäkirjan vakuudeksi

Hannu Heinikainen
Hannu Heinikainen

Pöytäkirjan tarkastanut

Kimmo Mannola
Kimmo Mannola

2 liitettä

Valtion luonnonsuojelunvalvoja

Helsinki 13.7.1972

No

Asia: Hankoniemen kanava;
lausuntopyyntö

Kirjaamismerkinnät

Hangon kanavan selvitystyötä ohjaavan työryhmän puolesta pyydän kunnioittaen Valtion luonnonsuojelunvalvojan lausuntoa Hankoniemen kanavahankkeesta ja siitä, miten luonnonsuojelulliset näkökohdat mahdollisuuksien mukaan voitaisiin ottaa huomioon Hangon/kanava- ja satamasuunnitelmissa.

Merenkulkuhallitus on kirjeessään tie- ja vesirakennushallitukselle 29.4.1971 ilmoittanut, että merenkulkuhallituksen käsityksen mukaan kanavan rakentaminen Hankoniemen poikki on ajan mittaan laivaliikenteen jatkuvasti lisääntyessä välttämätön merenkulun turvallisuuden vuoksi. Hankoniemen kiertävä väylä on erittäin mutkainen ja kapea ja sen parantamismahdollisuus etenkin 10 m:n syvyyseksi väyläksi on kyseenalainen. Etelä-Suomen talviväylä ja erityisesti sen osa Hango-Utö, johon Hangon kanavan kautta suunniteltu väylä välittömästi liittyy, pyritään suunnittelemaan 10 m kulkusyvyyttä varten. Merenkulkuhallitus pyysi em. kirjeessään tie- ja vesirakennushallitusta suorittamaan tarvittavat tutkimukset ja selvitykset sekä laatimaan niiden perusteella kustannusarviot avokanavan rakentamisesta Hankoniemen poikki seuraavien suuntaviivojen mukaan:

- Kanava rakennetaan Tulliniemen kapeimman kohdan poikki eli lähelle Metsähakkaus-nimistä sektoriloistoa,
- Kanavan kulkusyvyys vaihtoehtoisesti 10, 12 tai 15 metriä,
- Kanavan leveys 2-suuntaista liikennettä varten,
- Maaliikenne johdetaan Tulliniemen kanavan ali rakennettavaa tunnelia pitkin.

Vastauksessa pyydetään viittaamaan kirjelmän numeroon ja päiväkseen

Suurempien kuin 10 metrin kulkusyvyyksien huomioiminen vaihtoehtoina perustui merenkulkuhallituksen mukaan siihen, että Hangon luoteispuolelle on kaavailtu teollisuussatamaa, johon Hangon kanavan kautta olisi tarvittaessa saatavissa riittävän syvä väylä. Saadun toimeksiannon perusteella tie- ja vesirakennushallitus ryhtyi suorittamaan tarvittavia selvityksiä. Kun hanke on huomattavan laajakantoinen, tie- ja vesirakennushallitus esitti eri asianosaisille työryhmän perustamista ohjaamaan ja arvostelemaan selvitystyötä, jossa erityisesti pyritään ottamaan huomioon kanavan taloudelliset ja alueelliset vaikutukset Hangon kaupungille ja sen satamaloille. Työryhmä perustettiin ja siinä on edustettuina tie- ja vesirakennushallitus, merenkulkuhallitus, rautatiehallitus, Hangon kaupunki ja Suomen Vapaasatama Oy.

Hangon kaupunki ja tie- ja vesirakennushallitus yhdessä ovat ottaneet työryhmän ohjauksessa tapahtuvaa selvitystyötä tekemään Insinööritoimisto Orrje & Co:n konsultiksi, jonka tehtävänä on laatia selvitys tarvittavine yleissuunnitelma- vaihtoehtoineen niistä alueellisista ja taloudellisista vaikutuksista, mitä suunnitteilla olevalla Hankoniemen kanavalla olisi Hangon kaupungille ja erityisesti Hangon satamille mukaanlukien vapaasatama, kauppasatama ja troolarisatama tarpeellisine kehitys- ja laajenemismvaihtoehtoineen. Tämä selvitys on valmistunut ja on lausuntopyynnön liitteenä. Selvitystä ei ole vielä ehditty kääntää suomenkielelle.

Kanavan sijainti ja eri vaihtoehtojen päämitat käyvät selville oheisesta yleiskartasta 1:10.000. Siihen on niinikään merkitty eri täyttövaihtoehdot. Todettakoon, että täyttöalueiden rakentaminen ei välttämättä suoranaisesti liity kanavan rakentamiseen, mutta on sikäli siihen yhteydessä, että täyttöalueet turvaavat sataman kehittymismahdollisuudet, joita kanavan rakentaminen muuten rajoittaisi. Niinikään kanavan rakentamistyöstä saatavilla massoilla on täyttöjen suorittaminen taloudellista. Täyttöalueiden suunnittelu ja sijoitus riippuu ensi-

sijaisesti Hangon kaupungin kannanotoista.

Hankkeen kokonaisuutta luonnonsuojelun kannalta arvosteltaessa pyydän kiinnittämään huomiota siihen näkökohtaan, että kanavahanke on suunniteltu nimenomaan merenkulun turvallisuutta silmälläpitäen, ts. jotta välttyttäisiin alusten karilleajosta aiheutuvista kustannuksista ja vaaroista, joista ympäristönsuojelulle vaaralliset öljyvahingot erityisesti ovat huomion arvoisia. Kanavahankkeelle vaihtoehtoinen Hankoniemen (rannikon välittömässä läheisyydessä) kiertävän väylän syventäminen 10 m kulkusyvyyteen on nimitäin erityisesti merenkulun turvallisuuden kannalta paljon heikompi ratkaisu, koska kiertävä väylä pakosta jää mutkaiseksi ja suhteellisen kapeaksi. Kun rannikkoväylä tulee parannettavaksi todennäköisesti 10 m kulkusyvyyteen, merkitsee se, että 18.000 - 25.000 dwt alukset tulevat liikennöimään väylällä ja kanavassa. Erityisen merkityksellinen rannikkoväylä on talvimerenkululle, sillä ankarina talvina koko Suomenlahden liikenne joudutaan ohjaamaan Utön kautta Hangon väylälle, koska tällöin vain rannikkoväylä on suojassa ahtojäiltä ja mahdollista pitää avoinna jäänmurtaajien avulla. Todettakoon tässä yhteydessä, että työryhmä ei pidä 15 m kulkusyvyistä kanavavaihtoehtoa realistisena, koska tälle ei ole osoitettavissa mitään tarvetta. Todennäköinen kanavan kulkusyvyys on siten 10 m tai tulevaisuuden varalta 12 m.

Hangon työryhmä tulee vielä käsittelemään ensi syksynä nyt laadittua selvitystä ja lausumaan oman käsityksensä siinä esitetyistä eri vaihtoehtoista ottaen huomioon myös vaihtoehtoisen kiertävän väylän parantamismahdollisuuden ja yleensä koko hankkeen merkityksen. Jotta myös luonnonsuojelulliset näkökohdat tulisi huomioida, työryhmä päätti pyytää Valtion luonnonsuojelunvalvojan lausuntoa hankkeesta. Lausunto pyydetään antamaan 1.9.1972 mennessä, jotta se

ehtisi mukaan työryhmän kokonaisselvitykseen.

Hankkeen laajuuden ja monitahoisuuden vuoksi olisi ilmeisesti paikallaan myös suullisesti neuvotella hankkeesta senjälkeen, kun olette ehtinyt perehtyä siihen. Tällaisen neuvottelun ajankohdaksi ehdotan 7 - 8.8.1972. Neuvotteluajankohdasta pyydän sopimaan allekirjoittaneen tai työryhmän sihteerin dipl.ins. H. Heinikaisen kanssa (tie- ja vesirakennushallitus, puh. 630 741).

Hangon työryhmän puheenjohtaja
Vt. yli-insinööri

Kimmo Mannola
Kimmo Mannola

Liitteenä: Orrje & Co:n laatima selvitys

Piirustus Hankoniemen kanava 1:10.000

KEM/SML

VALTION
LUONNONSUOJELUNVALVOJA

Unioninkatu 40 A, 00170 Helsinki 17
Puh. 90-661 401

OK NR 12/37 1970

Liite 2

Helsinki 7.9.1972

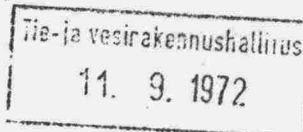
No 612

Tie- ja vesirakennushallitukselle

Viite lausuntopyyntönne
13.7.1972 (saapunut
3.8.1972)

Asia Hankoniemen kanava

K



Hangon Tulliniemi on toisen Salpausselän uloin osa mantereella. Tämä selittää mm. Tulliniemen etelärannan laajat hietikot ja niemen länsirannan edustalla olevan matalikkoalueen, joka jatkuu kauas merelle. Teollinen ja muu toiminta on nyttemmin vallannut Tulliniemen keskustan melkein kokonaan. Tulliniemen rannat ovat sen sijaan säilyneet suurelta osin vielä luonnontilaisina joskin niemen etelärannan hietikoiden virkistyskäyttö on vapaasatamatoiminnan takia nykyisin täysin estynyt. Luonnonsuojelun kannalta Tulliniemen rannoista on tärkein Gåsörsuddenin ja Uddskattanin välinen ranta, joka laaja-alaisena ja suhteellisen suojaisena matalikkona tarjoaa merieliöstölle ja sitä kautta myös vesilinnustolle suotuisat pesimis- ja ruokailumahdollisuudet. Virkistystoiminnan kannalta on hiekkarantainen eteläranta Tulliniemen rannoista paras.

Tulliniemen ympärillä olevan merialueen merkitys linnuston suojelun kannalta on todettu jo vuosikymmeniä sitten. Niinpä Tulliniemen ympärille on Uudenmaan lääninhallituksen päätöksellä 11.2.1933 muodostettu luonnonsuojelualue (linnustonsuojelualue). Tähän kuuluu Tulliniemen ympärillä oleva merialue saarineen liitteenä seuraavan kartan mukaisesti. Rauhoitus tähtää alueella pesivien ja alueen kautta muuttavien lintujen suojeluun. Rauhoitussäännösten mukaan alueella maihinnousu on kielletty ilman lupaa vuosittain 1.4.- 20.6. välisenä aikana lukuunottamatta Tullholmenin ja Kobbenin saaria. Mainittu rajoitus ei kuitenkaan koske kalastusta ja merenkulkuhallituksen toimia. Alueen halki kulkee useita merkittyjä laivaväyliä, ja alueen saarilla on sen takia myös merenkulun turvalaitteita.

Hankoniemen kanavahanketta tutkineen työryhmän mukaan tämän rannikkoväylän parantamiseen tähtäävän kanavahankkeen vaihtoehtona on Tulliniemen kärjen kiertävän laivareitin parantaminen. Seuraavassa tarkastellaan näitä kahta vaihtoehtoa luonnonsuojelun kannalta.

Hankoniemen katkaiseminen kanavalla on sinänsä valitettavaa, vaikka kanava ei tulisikaan varsinaisesti koskemaan luonnonsuojelualueetta, koska toimenpide tulee joka tapauksessa huonontamaan Tulliniemen alunperin luonnonkaunista maisemakuvaa sekä erityisesti tähän asti suhteellisen hyvin säilyneitä rantoja. Koska suunniteltu kanava tulisi kulkemaan lähes keskeltä etelärannan hietikoita, aiheutuisi kanavan rakentamisesta tämän rannan virkistyskäyttöarvon välitön ja tuntuva aleneminen.

Huomattavaa häiriötä Tulliniemen linnustonsuojelualueelle aiheuttaa nykyisellään alueen halki kulkeva laivaliikenne, josta on välillisenä seurauksena myös vesilintuja jatkuvasti uhkaava öljyvahinkovaara. Mikäli meriliikenne tulisi siirtymään pääasiassa kanavan kautta tapahtuvaksi, saattaisi tämä vähentää häiriötä luonnonsuojelualueella.

Tärkeä kanavan rakentamiseen liittyvä kysymys luonnonsuojelun kannalta on ruoppauksissa syntyvien massojen sijoittaminen. Työryhmä on esittänyt massojen läjittämistä kolmelle vaihtoehtoiselle alueelle. Riippuen kanavan syvyydestä (ja leveydestä) voidaan kanavasta saatavilla massoilla täyttää yksi tai korkeintaan kaksi vaihtoehtoista läjitysaluetta. Ehdoteuista läjitysalueista vaihtoehto C sijaitsee Tulliniemen luonnonsuojelualueen sisäpuolella Gäsörsuddenin ja Uddskatanin välisellä rantaosuudella. Tämän vaihtoehdon toteuttaminen tulisi ilman muuta olemaan voimakkaassa ristiriidassa alueen suojelupyrkimysten kanssa. Tästä syystä olisi täytealueeksi varattava vaihtoehto A:n mukainen alue. Maisemansuojelun kannalta on kanavavaihtoehto I (kapein kanava) tyydyttävin. Valittaessa tämä vaihtoehto voidaan kaikki kanavasta saatavat massat sovittaa alueelle A. Mikäli kanavan vaihtoehdoista päädyttäisiin yli 10 metrin syvyyseen vaihtoehtoon, mikä merkitsee olennaisesti suurempia massamääriä, tulisi nämä ylimääräiset massat sijoittaa läjitysalueelle B.

Työryhmä on käsitellyt kanava-alueelta saatavien ruoppausmassojen käyttöä pelkästään sijoituskysymyksenä. Koska Tulliniemi on harjumuodostuma, on todennäköistä, että osa massoista voitaisiin käyttää paljon tehokkaammalla tavalla hyödyksi kuin pelkästään merialueen täyttämiseen. Työryhmän tulisikin vakavasti tutkia massojen käyttömahdollisuuksia esim. betoniteollisuudessa ja tien rakentamisessa. Tällä tavalla voitaisiin ainakin hetkellisesti helpottaa muualle Lohjanharjulle kohdistuvaa soranottopainetta. Esim. Karjaan ja Tammisaaren välillä soranotto on johtanut jo suuriin maisemallisiin vaurioihin. Satama-alueen täyttömaaksi soveltunee heikompilaatuinenkin maa-aines, jollaista saadaan jatkuvasti esim. rakentamisen yhteydessä.

Edellä esitettyyn viitaten katsomme, että rannikkoväylän parantamisvaihtoehtoista kanavan rakentaminen Hankoniemen poikki on luonnonsuojelun kannalta parempi vaihtoehto kuin Tulliniemen kiertävän ja luonnonsuojelualueen kautta kulkevan laivaväylän parantaminen. Edellytämme kuitenkin, että työryhmä selvittäisi ennen lopullista kannanottoaan myös tämän vaihtoehdon.

Samalla toivomme, että työryhmä selvittäisi edellä esitetyn maamassojen käyttömahdollisuuden betoniteollisuudessa ja tienrakentamisessa. Varaamme mahdollisuuden ottaa kantaa kehitysihin suunnitelmiin myös myöhemmässä vaiheessa.

Vt. luonnonsuojelunvalvoja

Pekka Borg
Pekka Borg

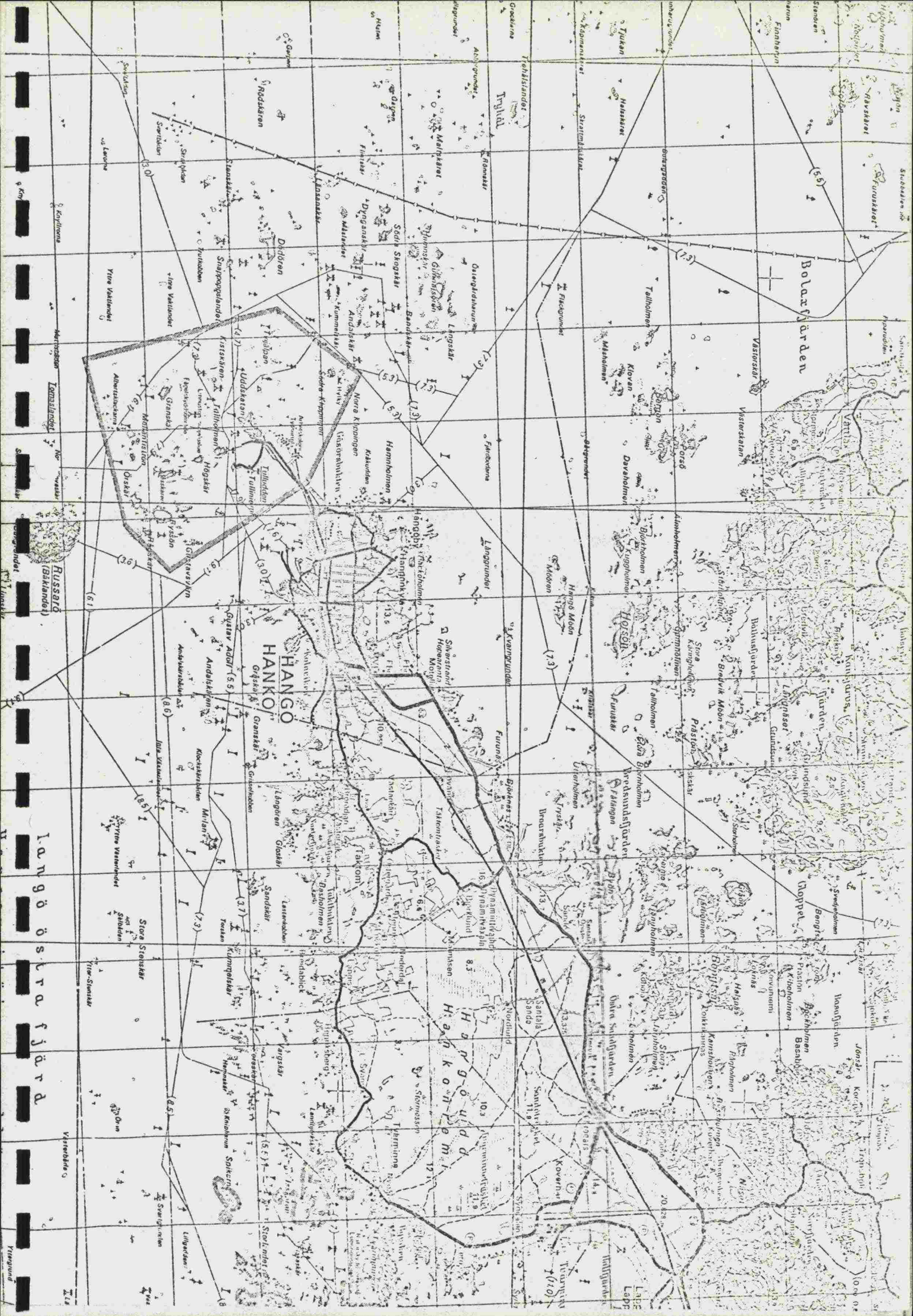
Vt. apulaisluonnonsuojelunvalvoja

Erkki Kellomäki
Erkki Kellomäki

Liitteenä: kartta Tulliniemen
luonnonsuojelualueesta

Tiedoksi: - Merenkulkuhallitus
- Hangan kaupunki
- Helsingin yliopiston Tvärminnen
tutkimusasema

EK/LC



Pöytäkirja Hangon työryhmän 10. kokouksesta tie- ja vesirakennushallituksen peilialissa 26.9.1972.

Läsnä olivat kaup.joht. Berglund Hangon kaupunki, dipl.ins. Böök rautatiehallitus, dipl.ins. Heinikainen tvh (siht.), dipl.ins. Makkonen tvh, vt. yli-ins. Mannola tvh (puh.joht.) toim.joht. Schauman Suomen Vapaasatama Oy, dipl.ins. Talvio rautatiehallitus ja satamakapt. Westerlund merenkulkuhallitus.

1 §

Puheenjohtaja avasi kokouksen kello 10.15.

2 §

Westerlund ilmoitti saaneensa määräyksen toimia merenkulkuhallituksen edustajana työryhmässä.

3 §

Tarkastettiin edellisen kokouksen pöytäkirja, joka hyväksyttiin seuraavin huomautuksin:

- 5 §: Schauman totesi olevan syytä käsitellä yhdessä Orrjen loppuraportti ja sen laskelmaliite.
- Liite 2: Berglundin mielestä valtion luonnonsuojeluvalvon lausunnossa on hanketta tarkasteltu enimmäkseen vain linnustonsuojelun kannalta ja vähemmän ympäristönsuojelun ja maisemanhoidon kannalta. Talvio arvioi kanavamassojen käytön betoniteollisuudessa ja tienrakentamisessa kannattamattomaksi lisäkustannusten vuoksi, jotka aiheutuvat massojen siirrosta maalle, lajittelusta, seulonnasta ja varastoinnista. Mannola totesi massoja käytettävän em. tarkoituksiin vain, mikäli se on taloudellisesti perusteltua.

4 §

Schauman ja Makkonen jakoivat laatimansa luettelot Orrjen raporttia ja sen suomennosta koskevista korjauksista ja selventämisistä. Päätettiin palata asiaan seuraavassa kokouksessa, mikäli on huomauttamista esitettyihin korjauksiin.

Schaumanin mielestä Orrjen raportissa sivun 58 kolmannessa kappaleessa tulisi ehkä olla 6 milj.markan sijasta 16 milj. markkaa. Asia pyritään selvittämään ensi kokoukseen.

Makkosen mielestä ruoppauskustannus 7 kr/m^3 (Orrjen laskelmaliite s. 3...13) on melko korkea, koska vastaavissa oloissa Oulun sataman rakennustyössä kustannus on ollut noin $3,50 \text{ mk/m}^3$. Mannola mainitsi kanavakustannusarvioissa käytetyn suurinpiirtein samaa yksikköhintaa, ja ehkä hiukan korkeiden yksikköhintojen johtuvan siitä, että kysymyksessä on ns. "könttähinta", joka sisältää muitakin työvaiheita kuin pelkän ruoppauksen.

5 §

Käytiin läpi tie- ja vesirakennushallituksen laatima Hangon väylän parantamishankkeen vaikutusten alustava yhteenveto. Mannola huomautti, ettei vaihtoehdossa IV B Hangon kaupungille ja vapaasatamalle koituisi esitettyjä kustannuksia, koska yhteys kanavan poikki rakennettaisiin tarpeen vaatiessa. Böök mainitsi junalauttakysymystä tutkittavan, mutta junalauttasatama ei varmaan mahtuisi Länsisatamaan.

6 §

Heinikainen selosti Hangon väylän liikennettä ja sen tulevaisuudennäkymiä:

- Neste Oy:n säiliöalukset eivät käytä nykyisin eivätkä tulevaisuudessa rannikkoliikenteessä Hangon väylää normaalioloissa, vaan purjehtivat kauempana rannikosta.
- Shell ja Esso käyttävän nykyisin ja varsinkin väylän paran-

tamisen jälkeen Hangon väylää polttonesteiden rannikkokuljetuksiin, koska väylä riittää hyvin heidän pienehköille säiliöaluksilleen.

- Vuonna 1971 kuljetettiin polttonesteitä Hangon väylällä noin 400.000 tonnia, josta Shellin osuus oli noin 250.000 tonnia ja Esson 135.000 tonnia.

- Hangon väylän liikenteestä on noin neljännes polttonestekuljetuksia lopun ollessa muuta tavaraa.

- Väylän käyttäjät ovat arvioineet ko. väylän liikenteen kehittyvän rannikkoliikenteen kehityksen mukaan, ja rannikkoliikenteen kasvun olevan tulevaisuudessa samaa suuruusluokkaa kuin viime vuosina.

- Rannikkoliikenne on viime vuosina kasvanut tonneissa laskettuna nopeammin kuin ulkomainen tuonti ja vienti aluksilla, esim. vuosina 1967...71 keskimääräiset kasvuprosentit olivat noin 9,9 %/v ja 7,8 %/v Satamaliiton tilastoista laskettuna.

- Huomattava osa rannikkoliikenteen kasvusta johtuu polttonestekuljetuksista, mutta myös muun tavarankuljetuksissa tonneissa laskettuna on tapahtunut kasvua, esim. 1968 → 69 6,4 %, 1969 → 70 6,7 % ja 1970 → 71 -0,8 % (ulkomaisessa tuonnissa ja viennissä aluksilla 1970 → 1971 2,4 % vähennys).

- Raakapuuta on hinattu Hangon väylällä vuonna 1969 142.000 k-m³, 1970 122.000 k-m³ ja 1971 424.000 k-m³. Hinauksen tulevaisuudesta toteaa merikapt. Edgren Rannikko- ja sisävesiliikenteen työnantajaliitosta: "Tämän päivän arviot viittaavat siihen, että tämä hinaus tulee lisääntymään ja saattaa kasvaa huomattavastikin, vaikka määrät vaihtelevat erilaisista tekijöistä riippuen."

7 §

Todettiin tie- ja vesirakennushallituksen laskelmien mukaan kanavaväylän turvalaite- ja merkintäkustannusten olevan 300.000 markan luokkaa ja kiertävän väylän vastaavasti 900.000 markan luokkaa.

8 §

Kanavaväylän merkityksestä luotsaukselle keskusteltaessa Heinikainen ilmoitti Hangon luotsien ja kamr. Jurvelan (mkh) kannan olevan, ettei kanavan käyttöönotto mahdollista luotsien vähentämistä tai muita säästöjä luotsilaitokselle. Mannolan mielestä väylän lyhenemisestä pitäisi tulla ajan mittaan luotsilaitokselle säästöjä. Schauman mainitsi luotsin käytön olevan vapaaehtoista rannikkoliikenteessä. Hangon luotsien mukaan 3/4 aluksista käyttää Hangon väylällä luotsia nykyään ja varmaan myös tulevaisuudessa. Heinikainen arvioi luotsimaksuja kertyvän vuonna 1980 noin 40.000 mk/v vähemmän, jos väylä lyhenee noin 6 km kanavan ansiosta. Makkosen mukaan valtiolle luotsauksesta koituvien menojen ja tulojen suhde on noin 4:1. Päätettiin vielä selvittää hankkeen vaikutuksia luotsaukselle.

9 §

Seuraava kokous päätettiin pitää tie- ja vesirakennushallituksen peillisalissa tiistaina 10.10.1972 alkaen kello 10.00.

10 §

Schauman kysyi mahdollisten lisäkysymysten esittämisestä Orrjelle ja niiden kustannuksista. Mannola vastasi kohtuullisten kysymysten esittämisen olevan mahdollista, ja mahdollisista kustannuksista vastannevat Hangon kaupunki ja tie- ja vesirakennushallitus. Berglund hyväksyi tämän kannan.

11 §

Puheenjohtaja päätti kokouksen kello 11.35.

Pöytäkirjan vakuudeksi

Hannu Heinikainen
Hannu Heinikainen

Pöytäkirjan tarkastanut

Kimmo Mannola
Kimmo Mannola

Pöytäkirja Hangon työryhmän 11. kokouksesta tie- ja vesirakennushallituksen peilissä 10.10.1972.

Läsnä olivat kaup.joht. Berglund Hangon kaupunki, dipl.ins. Heinikainen tvh (siht.) dipl.ins. Lehvonen tvh, dipl.ins. Makkonen tvh, vt.yli-ins. Mannola tvh (puh.joht.), toim.joht. Schauman Suomen Vapaasatama Oy, dipl.ins. Talvio rautatiehallitus ja satakapt. Westerlund merenkulkuhallitus.

1 §

Puheenjohtaja avasi kokouksen kello 10.00.

2 §

Puheenjohtaja esitteli työryhmän uuden jäsenen dipl.ins. Lehvosen, joka tulee toimimaan ryhmän pääsihteerinä dipl.ins. Heinikaisen jättäessä ryhmän asepalvelun suorittamisen vuoksi.

3 §

Tarkastettiin edellisen kokouksen pöytäkirjaa, joka hyväksyttiin huomautuksitta.

4 §

Keskusteltiin Makkosen kommentteista Orrjen raportin johdosta:

- kommentti sivulle 25. Sovittiin, että Orrjen raporttia ei muuteta mutta, että tämä tieto lisätään raporttiin alaviitteenä tai liitetään työryhmän kannanottoon,

- kommentti sivulle 27. Schauman mainitsi, että autojen tuonnin minimiennusteeseen päästään vain olettamalla autojen keski-iän kasvavan huomattavasti tulevaisuudessa. Ilman tällaista oletusta vaihtelurajat autojen osalta eivät olisi yhtä laajat. Sovittiin, että kommentti ei anna aiheutta toimenpiteisiin.

- kommentti sivuille 51 ja 61. Raporttia korjataan kommentin mukaiseksi,
- kommentti sivulle 70. Kommentti liitetään jossain muodossa ryhmän kannanmääritykseen eri vaihtoehdoista.

5 §

Keskusteltiin Schaumanin korjauksista ja selvennyksistä Orrjen raporttiin ja sen suomennokseen. Korjaukset hyväksyttiin seuraavin huomautuksin:

- 12/ned. 5. Schauman kiinnitti huomiota epä johdonmukaisuuteen raportin sivun 12 (suomennos sivu 11) viimeisessä kappaleessa. Aluksi mainitaan, että tulot vapaasatamatoiminnasta on 65 % kaupungin kaikista satamatuloista, jonka jälkeen todetaan että vapaasataman kautta tuotujen autojen tuontimaksut muodostavat myöskin 65 % kaikista maksuista. Vapaasataman kautta tuodaan kuitenkin myös muuta kuin autoja. Schaumanin mielestä edellinen prosenttiluku pitäisi olla 72 %, jos mittaa saman sivun käyrästä ja vapaasatamayhtiön laskelmien mukaan oikea luku on 76,2 %. Sovittiin, että kysytään Orrjelta miten raportissa esiintyvät prosenttiluvut on laskettu, mutta jo tällä puheella korjataan luku 72 prosentiksi,

- 15/alh. 15. Korjaus hyväksyttiin. Lisäksi velvoitettiin Makkosta ottamaan selvää onko "puristustrukki" oikea käännös sanasta "klämtruck",

- 12/taul. Mannola huomautti, että kyseessä on nimenomaan as/henkilöauto jos käännetään suoraan ruotsalaisesta tekstistä. Koska luvut kuitenkin ovat joiltakin osin tarkistusta kaipaavia annettiin Lehvosen tehtäväksi ottaa selville onko kyseessä henkilöautot vai kaikki autot. Päätettiin kuitenkin muuttaa käännöksen teksti vastaavan alkuperäistä.

6 §

Käytiin läpi Orrjen laatimaa "Supplement 1 till rapport 22 Juni 1972" (laskelmia sisältävä liite) sivu sivulta.

- Sivu 16 Makkonen huomautti, että laiturin metrihintaa 15.000 Rkr/m on pieni mikäli kyseessä on 10 m:n laituri. Suomessa tällaisen laiturin hinta on n. 20,000 mk/m. Orrjen käyttämä yksikköhinta vastaa lähinnä 8 m:n laiturin hintaa Suomessa. Mannola mainitsi, että Orrjen laiturihintaan ei sisälly muuta kuin itse laituri, kun taas Makkosen hintaan mahdollisesti on laskettu mukaan laiturikenttää yms. Makkonen ilmoitti, ettei näin ole tehty. Koska raportista puuttuu selvä maininta siitä, että kyseessä todella on 10 m:n laituri päätettiin varmistaa asia kysymällä Orrjelta.

7 §

Keskusteltiin Orrjen raportissa sivun 58 kolmannessa kapaleessa esitetystä luvusta 6 milj.mk, joka Schaumanin mielestä tulisi olla 16 milj.mk. Asiasta ei päästy selvyyteen, vaan päätettiin kysyä Orrjelta miten kyseinen luku on saatu.

8 §

Mannola Informoi lyhyesti Etelä-Suomen talviväyläkysymyksestä. Merenkulkuhallituksen kantana on, että talviväylä Hangon kohdalla on rakennettava 10 m:n kulkusyvyydelle, perusteena mm. se, että Utön-Hangon välisellä väyläosuu-
della on varauduttu 10 m:n kulkusyvyYTEEN. Merenkulkuneuvos Seppäsen (mkh) mukaan on kuitenkin epätodennäköistä, että Hangon-Porkkalan väli syvennetään 10 metriin. Siitä huolimatta on ilmeisesti syytä myös Hangon ja Koverharin talviliikenne huomioonottaen rakentaa kanava 10 m:n kulkusyvyydelle. Etelä-Suomen talviväylän kulkusyvyYDEN määrittelyä ei ole selvitetty eikä se tämän työryhmän tehtäviin kuulukaan. Ryhmän kannanottoon kysymys kuitenkin vaikuttaa ja on ilmeistä, että merenkulkuhallituksesta on hankittava lisätietoa ja mikäli sitä ei ole saatavissa on kannanotossa ainakin todettava tällaisen selvityksen tarve. Asia on tärkeä, sillä 9 m:n kulkusyvyYdellä voidaan harkita kiertävää väylää kun taas 10 m:n väylä tuskin on realistinen ellei kanavaa rakenneta.

9 §

Mannola kysyi VR:n edustajilta onko junalauttakysymyksessä mitään uutta esitettävissä. Talvio vastasi, että mitään suoranaisesti uutta ei tähän kokoukseen ole tuotavissa, asiaa tutkitaan kovasti ja painetta Hankoon päin esiintyy edelleen. Mannola korosti, että junalautan sijoittaminen Tulliniemen kärkeen ei ole vain taloudellinen tai liikenteellinen kysymys, vaan myöskin teknillinen, Tulliniemen kärki ei soveltu satamapaikaksi liian isoille aluksille. Myös tämä kysymys on syytä selvittää tai ainakin todeta yhteenvedossa tällaisen selvittelytarpeen olevan.

10 §

Mannola ilmoitti, että seuraavaan kokoukseen mennessä valmistellaan puheenjohtajan toimesta, muiden työryhmän jäsenten mielipiteitä huomioonottaen, ehdotus työryhmän kannanotoksi.

11 §

Mannola selosti lyhyesti tie- ja vesirakennushallituksen edustajien laatimaa alustavaa yhteenvetoa. Mikäli verrataan kiertävää väylää kanavaan ja siltaan, niin 9 m:n väylävaihtoehdossa tulee korkeintaan kysymykseen kapein kanavavaihtoehto ja jää lisäselvitysten varaan voidaanko tämäkään vaihtoehto toteuttaa. Jos rakennettavaksi tulee 10 m:n väylä on kanavan rakentaminen jokseenkin selvä, ellei rautatieyhteys osoittaudu välttämättömäksi. Mikäli rautatieyhteys on välttämätön, jää kanavan rakentaminen lisäselvitysten varaan. Muut vaihtoehdot, esim. kanava-tunneli vaihtoehdot, tuskin tulevat kysymykseen.

Berglund lisäsi, että raportti on selvästi osoittanut, että kustannushyötynäkökohdat eivät anna aihetta rakentaa 10 m syvempää tai kaksisuuntaista kanavaa.

12 §

Schauman tiedusteli onko vielä jossain yhteydessä mahdollista tuoda esiin raportin 4. vaihtoehdon teoreettisuutta ja mahdollisuutta soveltaa käytäntöön. Mannola vastasi, että tämä käy hyvin päinsä työryhmän yhteisessä kannanotossa.

13 §

Seuraava kokous sovittiin alustavasti pidettäväksi tie- ja vesirakennushallituksen peilialissa tiistaina 14.11.1972 alkaen kello 10.00.

14 §

Puheenjohtaja päätti kokouksen kello 11.25

Pöytäkirjan vakuudeksi


Risto Lehto

Pöytäkirjan tarkastanut


Kimmo Mannela

Pöytäkirja Hangon työryhmän 12. kokouksessa tie- ja vesirakennushallituksen peilialissa 14.11.1972. Läsnä olivat kaup.joht. Berglund Hangon kaupunki, dipl.ins. Böök rautatiehallitus, dipl.ins. Lehvonen tie- ja vesirakennushallitus, dipl.ins. Makkonen tie- ja vesirakennushallitus, vt. yli-ins. Mannola tie- ja vesirakennushallitus (puh.joht), toim.joht. Schauman Suomen Vapaasatama Oy, teekkari Sjöberg tie- ja vesirakennushallitus (siht), dipl.ins. Talvio rautatiehallitus ja satamakapt. Westerlund merenkulkuhallitus.

1 §.

Puheenjohtaja avasi kokouksen kello 10.05.

2 §.

Tarkastettiin edellisen kokouksen pöytäkirja, joka hyväksyttiin seuraavin huomautuksin.

- 4 §. Makkonen huomautti, että pöytäkirjassa mainitaan että raporttia korjataan kommenttien mukaiseksi, näin ei kuitenkaan ainakaan ruotsinkielisessä raportissa ole tehty. Mannola sanoi, että lausunnossa voidaan huomioida korjaukset.
- 9 §. Böök mainitsi, että 7 vuotta sitten on valmistunut tutkimus Tulliniemen sataman käytöstä eikä merenkulkuhallitus silloin huomauttanut mitään suurten alusten mahdollisuudesta käyttää satamaa. Lisäksi Böök ilmoitti, että tätä kysymystä tutkitaan parhaillaan yksityisten toimesta.
- 11 §. Makkonen huomautti, että sana "voidaanko" on hieman outo, on selvää että se teknillisesti voidaan toteuttaa. Mannola sanoi että voidaanko tässä tarkoittaa samaa kuin kannattaako.

3 §.

Käsiteltiin Orrjen tekemiä korjauksia ja täydennyksiä raporttiinsa

- Schaumanin korjausehdotus sivulle 58 (pöytäkirja 11. 7 §). Orrje on lähemmin esittänyt laskuperusteitaan, Schauman pyysi saada kommentoida korjausta vasta seuraavassa kokouksessa, koska hänellä ei ole ollut mahdollisuutta tutustua korjaukseen.

4 §.

Keskusteltiin puheenjohtajan laatimasta työryhmän lausuntoluonnoksesta.

Berglund ilmoitti, että hänellä ei ole ollut mahdollisuutta perusteellisesti tutustua luonnokseen ja pyysi saada palata asiaan seuraavassa kokouksessa.

Schauman esitti kirjallisesti nipun epävirallisia huomautuksia ja korosti erityisesti, että kannanotossa on selvästi esitettävä ne haitat mitä vapaasatamatoiminnalle koituu nykyisestä päätöksettömästä tilanteesta. Erityisesti on pikaisesti saatava sellainen päätös että jos rakennetaan kanava rakennetaan samalla myös yhteys kanavan poikki.

5 §.

Makkonen ihmetteli miksi ei yksisuuntaista siltaa ole tutkittu, eräänä vaihtoehtonahan on yksisuuntainen tunneli. Mannola vastasi, että sillan kustannukset tässä tapauksessa johtuvat enemmän sillan pituudesta kuin leveydestä, lisäksi päädyttiin tunnelivaihtoehtoja vertailtaessa kaksisuuntaiseen ratkaisuun. Silti olisi ehkä ollut syytä tutkia myös yksisuuntaista siltaa, sillan suunnittelu olisi kuitenkin ollut työlästä ja kallista.

Makkonen huomautti, että liikenne Tulliniemeen on ilmeisesti sen luontoista, että yksisuuntainen silta hyvin tulisi kysymykseen. Schauman mainitsi että liikenne saattaa olla

melko vilkastakin ja ehdotti liikennelaskennan suorittamista. Tältä osin olisi Schaumannin mielestä myös syytä muuttaa kannanottoluonnoksen sanamuotoa.

6 §.

Böök esitti rautatiehallituksen virallisena kantana, että Tulliniemen alue on säilytettävä rautatieliikenteelle juna-lauttasatamaa ja siihen liittyvää ratapiha-aluetta varten. Rautatiehallituksessa on tällä hetkellä tekeillä konkreettisia suunnitelmia aluetta varten jotka voidaan esittää n. 3 - 4 viikon kuluttua. Ennenkuin suunnitelmat ovat valmistuneet ei rautatiehallitus pidä järkevänä allekirjoittaa kannanottoa.

7 §.

Mannola pahoitteli rautatiehallituksen suunnitelmien viivästy- mistä, sillä tämän ilmoituksen jälkeen koko kanavakysymystä on tarkasteltava uudesta näkökulmasta. Schauman ehdotti kannan- ottoluonnoksen käsittelyn siirtämistä seuraavaan kokoukseen sillä rautatiehallituksen ilmoitus vaikuttaa ratkaisevasti koko käsittelyyn ja työryhmän jäsenet tarvitsevat ilmeisesti valmistautumisaikaa uutta tilannetta varten.

8 §.

Böök mainitsi että tilanne muuttuu vain sikäli että kannan- otossa on rautatiesilta pidettävä todennäköisimpänä silta- vaihtoehtona. Talvion mielestä nostosilta on tällöin ainoa mahdollinen siltaratkaisu. Böök lupasi tutkia Orrjen tietoa, jonka mukaan Ruotsin valtionrautatiet olisi ratkaissut rauta- tieliikenteelle tarkoitettujen kaksoisläppäsiltoihin liittyvät pulmat.

9 §.

Berglund huomautti että rautatiehallituksen ilmoitus mahdolli- sesti tekee kanavan taloudellisuuden kyseenalaiseksi. Mannola tiedusteli rautatiehallituksen kaavaileman toiminnan talou- dellisuutta. Böök vastasi, että tällä hetkellä ei tällaisia konkreettisia esityksiä voida esittää, mutta 3 - 4 viikon kuluttua on melko yksityiskohtainen esitys tehtävissä. Rauta-

tiehallituksessa on jo nyt selvitetty ettei mitään muuta rautatiehallituksen vaatimukset täyttävää satamapaikkaa ole Suomessa.

10 §.

Mannola mainitsi että työryhmän selvityksellä alkaa jo olla kiire, merenkulkuhallitus ottaa mahdollisesti kiertävän väylän parannustyön jo ensi vuoden työohjelmaansa ja tällöin pitäisi työryhmän kannanoton jo olla käytettävissä. Muuten voi tulla sellainen tilanne että päätös tehdään työryhmästä huolimatta ja jos samankaltaisia päätöksiä tulee enemmänkin voidaan katsoa työryhmän työn saaneen nolon lopun. Siltä varalta että rautatiehallituksen suunnitelmat kuitenkin viivästyisivät on syytä myös edelleen kehittää puheenjohtajan kannanottoluonnosta ja mahdollisesti sen perusteella saattaa loppuun työryhmän työskentely. Kuitenkin on nyt syytä tilanteen lähempää selvittelyä ja neuvotteluja varten jättää yksityiskohtaisempi käsittely seuraavaan kokoukseen.

11 §.

Seuraava kokous päätettiin pitää tie- ja vesirakennushallituksen peilitalissa torstaina 30.11.1972 alkaen kello 10.00.

12 §.

Puheenjohtaja päätti kokouksen kello 11.20.

Pöytäkirjan vakuudeksi

Bror-Erik Sjöberg
Bror-Erik Sjöberg

Pöytäkirjan tarkastanut

Kinmo Mannola
Kinmo Mannola

Pöytäkirja Hangon työryhmän 13. kokouksesta tie-, ja vesirakennushallituksen peilalisalissa 30.11.1973. Läsnä olivat kaup.joht. Berglund Hangon kaupunki, dipl.ins. Böök rautatiehallitus, dipl.ins. Lehvonen tie- ja vesirakennushallitus, dipl.ins. Makkonen tie- ja vesirakennushallitus, vt. yli-ins. Mannola tie- ja vesirakennushallitus (puh.joht), toim.joht. Schauman Suomen Vapaasatama Oy, teekkari Sjöberg tie- ja vesirakennushallitus (siht.) ja satamakapt. Westerlund merenkulkuhallitus.

1 §.

Puheenjohtaja avasi kokouksen kello 10.05.

2 §.

Tarkastettiin edellisen kokouksen pöytäkirja, joka hyväksyttiin huomautuksitta.

3 §.

Böök selvitteli Tulliniemen junalauttaterminaalihankkeen nykyvaihetta rautatiehallituksen osalta.

Sataman ratapiha-alueen suunnittelu on luonnosvaiheessa. Luonnoksia ei kuitenkaan vielä ole esitettävissä. Ratapiha ei ilmeisestikään tule ulottumaan suunnitellun kanavan alueelle, mutta kyllä viemään huomattavan osan n. 10 ha, kanavan ulkopuolelle jäävästä maa-alueesta.

Ruotsalaiset asiantuntijat (Kjessler & Mannerstråle) pitävät nostosiltaa ainoana junasiltavaihtoehtona tässä tapauksessa ja sen hintana on mainittu 13...15 milj. markkaa. Muita hintatietoja ei rautatiehallituksella vielä ole, mutta työtä tässä projektissa tehdään koko ajan.

Lisäksi Böök huomautti, että VR ei ole tämän hankkeen pääintressenttinä, intressentteinä ovat lähinnä yksityinen kuljetussektori ja Hangon kaupunki.

4 §.

Berglund kertoi saaneensa hiljattain tässä vaiheessa vielä luotamuksellista informaatiota, jonka mukaan lauttaliikenne aloitetaan yksityisten toimesta heti kun satamapaikalla ratapihoineen on kunnossa. Hanke on tutkittu niin pitkälle, että näitä suunnitelmia on pidettävä realistisina.

Tutkimusten mukaan tavaravaihto olisi alusta lähtien 240.000 tn/v ja pidetään varsin todennäköisenä että liikenne nopeasti kasvaisi niin, että liikenteeseen on asetettava toinen lautta jolloin tavaravaihto nousisi mahdollisesti 700.000 tonniin vuodessa. Tällöin olisi lähtö Hangosta joka toinen päivä.

Myös yksityiset ilmoittavat, että Suomesta ei löydy Tullinimeä vastaavaa aluetta tällaisen toiminnan harjoittamiselle. Merenkululliselta kannalta ei Hangon ulkosatama varustamoiden mielestä tuota hankaluuksia. Berglundin mielestä ylläkaavailtu toiminta tuo tuloja Hangon kaupungille suunnilleen Orrjen maksimiennusteen mukaisen määrän, tulonmuodostustapa saattaa kyllä olla toinen. Hanke avaa kuitenkin sellaiset näkymät Hangon kaupungille, että myös Hangon kaupunki katsoo, että jos rakennetaan kanava on sen poikki rakennettava rautatieyhteys.

5 §.

Mannola kysyi kattaako tämä toiminta maantie- ja rautatie-
sillan kustannuseron, joka on n. 5-9 milj.markkaa. Berglund uskoi että näin tulee olemaan ainakin jos liikenteeseen asetetaan kaksi lautta mikä mm. yleiseurooppalaisen kuljetuskehityksen perusteella on todennäköistä. Böök yhtyi Berglundin mielipiteeseen.

Schauman pyysi Böökiltä lähempiä tietoja VR:n aluevaraussuunnitelmista, muuten ei vapaasataman puolesta ole mahdollista ottaa kysymykseen kantaa. Böök ja Berglund ilmoittivat pitävänsä tulevaisuudessa joht. Schaumanin täysin ajan tasalla mitä tulee vapaasataman aluetta koskeviin suunnitelmiin.

7 §.

Mannola selosti tie- ja vesirakennushallituksen ja merenkulkuhallituksen johdon kantaa jonka mukaan tie- ja vesirakennushallitus ja merenkulkuhallitus haluavat selvityksen käytettäväkseen ensi vuoden alusta. Aikataulu on siis erittäin tiukka ja tässä ajassa pitäisi vielä, nyt esille tulleet seikat huomioonottaen, pyrkiä yhteiseen kannanottoon.

Tämän johdosta Mannola tiedusteli, olisiko syytä antaa Orrjen nopeasti tutkia junalauttaliikenteen vaikutuksia.

8 §.

Berglund sanoi että Hangon kaupungin puolesta ryhtyy ekon.maist. Johans välittömästi tutkimaan lauttaliikenteen vaikutuksia eri ennusteisiin sekä hankkeen edullisuutta Hangon kaupungin kannalta. Maist. Johansilla on hyvät edellytykset tutkimuksen tekemiselle ja saanee selvityksensä valmiiksi kahdessa viikossa.

Toinen kysymys on ulkosataman parannuskustannukset, joihin Hangon kaupunki ilmeisesti joutuu osallistumaan.

Böök ilmoitti, että rautatiehallituksessa työskennellään kovasti asian eteenpäin viemiseksi.

Sovittiin, että ei ainakaan tässä vaiheessa anneta Orrjelle tätä lisätutkimustehtävää.

9 §.

Mannola huomautti, että myös varustamoiden suunnitelmat olisi syytä saada käyttöön. Tulliniemi on merenkulkuhallituksen hallinnassa ja tuntuu oudolta jos täysin salassa tehdään ulkopuolisten toimesta pitkällevietyjä, kauaskantoisia aluetta koskevia suunnitelmia.

Berglund sanoi, että ylijohtaja Niklander on neuvotteluissa varustamoiden kanssa ilmoittanut asian olevan merenkulkuhallituksen kannalta selvä.

10 §.

Sillasta keskusteltaessa kävi ilmi, että läppä- ja kaksoisläppäsiltavaihtoehtoja tällä jänneväylällä ei ole tutkittu nyt kysymykseen tulevilla alhaisilla junanopeuksilla.

Nostosillan nostokorkeutta pohdittaessa sovittiin, että on syytä tutkia minkälaisia aluksia tulee kysymykseen, aivan kaikkien aluksien ei välttämättä tarvitse kulkea kanavan kautta. Luvut 35 m...40 m mainittiin.

11 §.

Mannola esitti näkemyksensä, että kun 9 m:n kiertävä väylä on osoittautunut taloudellisesti kilpailukykyiseksi kanavan kanssa on mahdollista että väylä parannetaan 9 m:n kulku- syvyyteen. Jos myöhempi kehitys, esim. öljynjalosteiden jakelukuljetusten osalta, vaatii väylää syvennettäväksi voidaan kanavan rakentaminen ottaa uudelleen käsiteltäväksi.

Berglund mainitisi, että Hangon kaupungille ei ole mainittavaa hyötyä siitä, että Hanko saataisiin syvemmän väylän varrelle, koska Hangon mahdollisuudet lienevät erikoisliikenteessä.

12 §.

Sovittiin, että seuraavaan kokoukseen mennessä Hangon kaupunki ja rautatiehallitus pyrkivät tuomaan sellaiset konkreettiset

selvitykset ja niin tarkat numerotiedot hankkeen taloudellisista seurauksista, että niitten perusteella olisi mahdollista vuoden loppuun mennessä saada kannanotto valmiiksi.

13 §.

Orrjen tekemiin lisäyksiin (ruotsinkielinen raportti sivu 56) oli pujahtanut virhe. Kun sen todellisesta luonteesta ei päästy selvyyteen, sovittiin että Sjöberg soittaa Orrjelle asian johdosta.

14 §.

Seuraava kokous päätettiin pitää tie- ja vesirakennushallituksen peilitalissa 18.12.1972 alkaen kello 10.00..

15 §.

Puheenjohtaja päätti kokouksen kello 11.15.

Pöytäkirjan vakuudeksi

Bror-Erik Sjöberg
Bror-Erik Sjöberg

Pöytäkirjan tarkastanut

Kimmo Mannola
Kimmo Mannola

BS/

Aika 10.00 - 11.15

Paikka Tvh:n istuntosali

Läsnä	Kaup.joht. Berglund	Hangon kaupunki
	dipl.ins. Böök	rautatiehallitus
	dipl.ins. Lehvonen	tvh
	dipl.ins. Makkonen	tvh
	vt. yli-ins. Mannola	tvh (puh.joht.)
	toim.joht. Schauman	Suomen Vapaasatama Oy
	teekkari Sjöberg	tvh (siht.)
	dipl.ins. Talvio	rautatiehallitus
	satamakapt. Westerlund	merenkulkuhallitus

1 § Puheenjohtaja avasi kokouksen kello 10.00.

2 § Tarkastettiin edellisen kokouksen pöytäkirja, joka hyväksyttiin seuraavien huomautusten jälkeen

- 3 § Talvio esitti rautatiehallituksen laatimaa sataman ratapihaluonnosta, jonka mukaan ratapiha tulisi hyvin lähelle kanava-aluetta mahdollisesti rajoittaen kanavan suunnittelumahdollisuuksia. Mannola mainitsi että luonnoksen mukaan näyttää olevan mahdollisuuksia sovitteluihin tässä suhteessa mikäli tarve vaatii. Talvio vastasi että joitakin sovitteluja voidaan tehdä.

- 4 § Makkonen huomautti että Berglundin ilmoittama 700.000 tonnin vuosivaihto ylittää huomattavasti Johansin selvityksen ennustetun vuosivaihdon. Berglund vastasi, että alustavassa informaatiokokouksessa varustamoiden edustajat todella mainitsivat tämän luvun. Berglund mainitsi lisäksi, että Johansin selvitys noudattaa varsin tarkoin Orrjen raportin periaatteita. Berglundin mielestä tavaravaihto saattaa nousta nopeamminkin, mutta tällöin myös kustannukset kasvavat.

3 § Sjöberg kertoi Strogerin maininneen että virhe sivulla 56 ruotsinkielisessä raportissa on painovirhe, luvun 72 sijasta p.o. 75.

4 § Mannola kysyi rautatiehallituksen ratapihaluonnokseen liittyen miten on ajateltu sijoittaa Tulliniemen toinen lauttapaikka. Berglund vastasi että toista lauttapaikkaa ei tarvita rautatieliikennettä varten ja että lauttapaikka on sijoitettavissa lahden pohjukkaan raidejärjestelyjä muuttamatta.

- 5 § Böök ja Talvio selostivat ratapihaluonnoksen ja junalauttaliikenteen teknillisiä yksityiskohtia mainiten mm. ratapihan realistisen tehon olevan noin 1.000.000 tonnia vuodessa. Luonnos on vielä kehitysvaiheessa ja yleisjärjestely on jonkin verran muutettavissa jos se katsotaan edulliseksi.
- 6 § Schauman esitti vapaasatamayhtiön kantana että toinen ro-ro lauttapaikka tarvitaan heti kun junalautta aloittaa liikenteen. Lauttapaikalle on myös varattava n. 4 ha maa-aluetta Johansin selvityksessä mainitun 10 ha alueen lisäksi.
- 7 § Berglund asetti lauttapaikan rakentamisen heti ensi vaiheessa jonkun verran kyseenalaiseksi. Muu laivaliikenne voi käyttää junalauttapaikkaa. Tulliniemen satama on viime vuonna käyttänyt noin 60 alusta vuodessa eikä odotuskustannuksia oletettavasti muodostu niin paljon että uusi ro-ro paikka olisi tästä syystä perusteltu. Böök mainitsi lisäksi että junalautan aikataulu voidaan laatia ottaen huomioon vapaasatamayhtiön toivomuksia.
- 8 § Schauman mainitsi että yhdelle alukselle saattaa tulla odotustunteja kymmenenkin ja ellei toista satamapaikkaa rakenneta siitä muodostuu kaikenlaista sotkua.
- Mannola huomautti että tämä kysymys ei oikeastaan vaikuta työryhmän käsittelemään kokonaiskysymykseen. Vapaasataman kanta voidaan kuitenkin tuoda esiin jossain sopivassa yhteydessä.
- 9 § Käsiteltiin Hangon kaupungin (maist. Johans) toimittama selvitys junalautan taloudellisista vaikutuksista Hangon kaupungille. Makkonen piti hieman omituisena että kaikki junalautalle tuleva vienti on oletettu olevan uutta, nykyään ei Hangon kautta menevää vientiä. Berglund vastasi, että nykyään ei Hangon kautta mene nimeksikään vientiä Keski-Eurooppaan ja näin ollen kaikki tämä vienti olisi Hangon osalta lisäystä.
- 10 § Makkonen kysyi mikä on 25 m:n vaunun kantokyky. Böök vasta kantokyvyn olevan 56 tonnia.
- 11 § Berglund huomautti että satamamaksuja ei ole laskettu mukaan Hangon kaupungin tuloihin, koska satama ei vielä tällä hetkellä ole Hangon kaupungin omistuksessa. Lisäksi Berglund mainitsi, että junalauttasataman käyttö ja kunnossapitomenot ovat pienet, sillä ne voidaan hoitaa nykyisillä resursseilla.
- 12 § Mannola kysyi tällaisen hankkeen kuljetustaloudellisesta hyödyistä verrattuna muihin kuljetusmuotoihin. Raskaiden junavaunujen kuljettaminen ei suoralta kädeltä tunnu mielekkäältä. Böök sanoi, että koska yksityiset intressit ovat katsoneet hankkeen kannattavaksi niin se

luultavasti myös niin on. Edut tässä kuljetustavassa lienevät siinä, että tavaran vahingoittumis- ja varkausvaara on huomattavasti pienempi ja että tavara voidaan toimittaa perille etukäteen sovittuun aikaan.

13 §

Mannola kysyi pitäisikö ottaa laskelmissa huomioon Schaumanin esittämä lisäsatama-alue, 4 ha, ja Makkonen tiedusteli millä perusteilla on arvioitu aluetarpeen olevan juuri 4 ha. Schauman vastasi että on otettava, 4 ha tarvitaan ensi kädessä siitä syystä että ratapiha eristää tulevan toisen lauttapaikan takamaasta joten sataman välittömässä yhteydessä tarvitaan riittävää käsittely- ja välivarastointialuetta.

14 §

Makkonen kysyi onko laskelmissa käytetty sataman ja ratapihan kustannus 5.000.000 mk näitten rakenteiden kokonaiskustannus vai joku määrätty Hangon kaupungille tuleva osuus. Berglund vastasi että kustannuksiin sisältyy satamapaikka ja satamaratapiha. Akselivaihtoasema sekä raiteet siitä ylöspäin eivät kuulu kaupungille, ei myöskään mahdolliset varastorakennukset yms.

15 §

Böök lupasi toimittaa työryhmälle rautatiehallituksen siltaosastolta nyt kysymykseen tulevan rautatiesilta-tyypin alustavat kustannustiedot.

16 §

Keskusteltiin mahdollisen nostosillan nostokorkeudesta. Makkonen mainitsi, että mantereen ja Raippaluodon välisen salmen 8 m:n väylän ylittävän sillan korkeus on merenkulkuhallituksen vaatimuksesta 40 m. Todettiin nostokorkeustarpeen olevan tätä luokkaa myös Hangon kanava-sillassa.

17 §

Seuraava kokous päätettiin pitää tie- ja vesirakennushallituksen peilialissa 16.1.1973 alkaen kello 10.00.

18 §

Puheenjohtaja päätti kokouksen kello 11.15. toivottaen samalla työryhmän jäsenille rauhallista joulua ja hyvää uutta vuotta.

Pöytäkirjan vakuudeksi

Bror-Erik Sjöberg
Bror-Erik Sjöberg

Pöytäkirjan tarkastanut

Kimmo Mannola
Kimmo Mannola

Tie- ja vesirakennushallitus

Pöytäkirja

Hangon työryhmän

15. kokouksesta

16.1.1973

Aika : 10.00 - 12.40

Paikka: Tie- ja vesirakennushallituksen peilisali

Läsnä :	kaup.joht. Berglund	Hangon kaupunki
	dipl.ins. Böök	rautatiehallitus
	dipl.ins. Lehvonen	tie- ja vesirakennushallitus
	dipl.ins. Makkonen	tie- ja vesirakennushallitus
	vt. yli-ins. Mannola	tie- ja vesirakennushallitus (puh.j.)
	geodeetti Ollaranta	merenkulkuhallitus
	toim.joht. Schauman	Oy Suomen Vapaasatama
	ins.opp. Sjöberg	tie- ja vesirakennushallitus (siht.)
	dipl.ins. Talvio	rautatiehallitus

1 § Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 10.00.

2 § Tarkastettiin edellisen kokouksen pöytäkirja, joka hyväksyttiin huomautuksitta.

3 § Schauman esitti Tulliniemen alueelta piirroksen, jossa esitetään tilannetta rakennelmien osalta 31.12.1972. Piirros sovittiin liittäväksi aineistoon sopivalla tavalla.

4 § Puheenjohtaja esitteli tie- ja vesirakennushallituksen laatiman kanavan yleissuunnitelmaselostuksen, jossa mm. on otettu kantaa kanavan linjaukseen ja esitetty, että kanavaa ei voida siirtää niemen kärkeen päin. Talvio esitti parannetun luonnoksen juna-lauttaterminaalin ratapihasta ja huomautti, että kanavan siirtäminen ulospäin ei myöskään ratapihan vaatiman tilan akia tule kysymykseen.

5 § Käytiin läpi puheenjohtajan laatima työryhmän lausuntoluonnos sivu sivulta. Keskustelujen ja korjausten jälkeen hyväksyttiin luonnos periaatteessa.

6 § Böök huomautti, että nostosillan hinta on luonnoksessa rautatiehallituksen tietojen mukaan liian korkea, oikeampi hinta olisi 14 - 15 milj.mk.

7 § Berglund huomautti, että lausuntoluonnoksesta puuttuu maininta päätöksenteon kiireellisyydestä sekä niistä haitoista, mitä Hangon kaupungille ja vapaasatamayhtiölle koituu, ellei selvää päätöstä tehdä lähitulevaisuudessa.

Tähän liittyen Scahaman mainitsi, että ensimmäinen konkreettinen haittavaikutus nykyisen epävarman tilanteen takia on jo tullut ilmi, eräs Koneisto Oy:n vapaasatama-alueelle suunniteltu toiminnanosa on tästä syystä päätetty sijoittaa muualle. Sovittiin, että maininta päätöksenteon kiireellisyydestä otetaan lausuntoon.

8 § Seuraava kokous päätettiin pitää tie- ja vesirakennushallituksen peilitalissa torstaina 1.2.1973 alkaen klo 10.00

9 § Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 12.40.

Pöytäkirjan vakuudeksi

Bror-Erik Sjöberg
Bror-Erik Sjöberg

Pöytäkirjan tarkastanut

Kimmo Mannola
Kimmo Mannola

TVH

Pöytäkirja Hangon työryhmän
16. kokouksesta 1.2.1973.

Aika 10.05 - 11.50
Paikka Tie- ja vesirakennushallituksen peilisali
Läsnä Kaup.joht. Berglund, Hangon kaupunki
dipl.ins. Böök, rautatiehallitus
dipl.ins. Lehvonen, tie- ja vesirakennus-
hallitus
vt.yli-ins. Mannola, tie- ja vesirakennus-
hallitus (puh.joht.)
toim.joht. Schauman, Oy Suomen Vapaasatama
ins.opp. Sjöberg, tie- ja vesirakennus-
hallitus (siht.)
dipl.ins. Talvio, rautatiehallitus
satamakapt. Westerlund, merenkulkuhallitus

- 1 § Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 10.00.
- 2 § Tarkastettiin edellisen kokouksen pöytäkirja, joka hyväksyttiin huomautuksitta.
- 3 § Käsiteltiin lopullisesti työryhmän lausuntoa, joka pienehköjen tarkistusten jälkeen yksimielisesti hyväksyttiin.
- 4 § Työryhmän lausunto allekirjoitettiin.
- 5 § Böök poistui kokouksesta klo 10.50.
- 6 § Mannola esitti lausunnon liiteasiakirjat lopullisessa muodossaan. Liitteiden sisältö ja esitystapa hyväksyttiin.
- 7 § Käytiin läpi työryhmän tiedote, joka hyväksyttiin.

8 §

Puheenjohtaja päätti kokouksen sekä samalla Hanko-
niemen kanavan selvitystyön tämän työryhmän osalta
klo 11.50 kiittäen työryhmän jäseniä rakentavassa
hengessä tapahtuneesta hyvästä yhteistyöstä. Kaup.
joht. Berglund esitti työryhmän puolesta kiitokset
puheenjohtajalle.

Pöytäkirjan vakuudeksi

Bror-Erik Sjöberg
Bror-Erik Sjöberg

Pöytäkirjan tarkastanut

Kimmo Mannola
Kimmo Mannola

HANGON TYÖRYHMÄN SELVITYS
HANKONIEMEN KANAVASTA

TYÖN KULUESSA HANKITUT
LAUSUNNOT

No 3533/Kiinttsto/DaIIa

Asia alustava lausunto suunnitelmasta
rakentaa kanava Hangon Tulliniemen
poikki

Viite TVH:n sottomon lausuntopyyntö
18.10.1971

Puolustusministeriö

Tie- ja Vesirakennushallituksen sotilastoimisto on pyytänyt
Pääesikunnalta alustavaa lausuntoa oheisessa kartassa esite-
tystä kanavas suunnitelmasta asiaa tutkivan toimikunnan työsken-
telyä varten.

Merivoimien Esikunta, Etelä-Suomen Sotilasläänin Esikunta ja
Hangon Rannikkopatteristo ovat antaneet asiasta puoltavat lau-
suntonsa.

Tieyhteyden säilyminen Tulliniemeen on välttämätöntä siellä
sijaitsevien varastojen materiaalikuljetusten ja vartiointin
suorittamiseksi. Lisäksi linnakealueella pidettävät harjoituk-
set vaikeutuvat huomattavasti mikäli jouduttaisiin turvautu-
maan vesikuljetuksiin.

Pääesikunta puoltaa alustavaa kanavas suunnitelmaa edellyttäen,
että tieyhteys kanavan eteläpuoliselle alueelle säilytetään
mieluummin tunneliratkaisuna tai ellei se osoittaudu mahdolli-
seksi vähintään 50 t:n kuljetuksia kestävä siltarakenteen
avulla.

1 LIITE

Huoltopäällikkö

Kenraaliluutnantti

merk

V-P Somerkari

Huolto-osaston päällikkö

Eversti

K/J Räsänen

TIEDOKSI

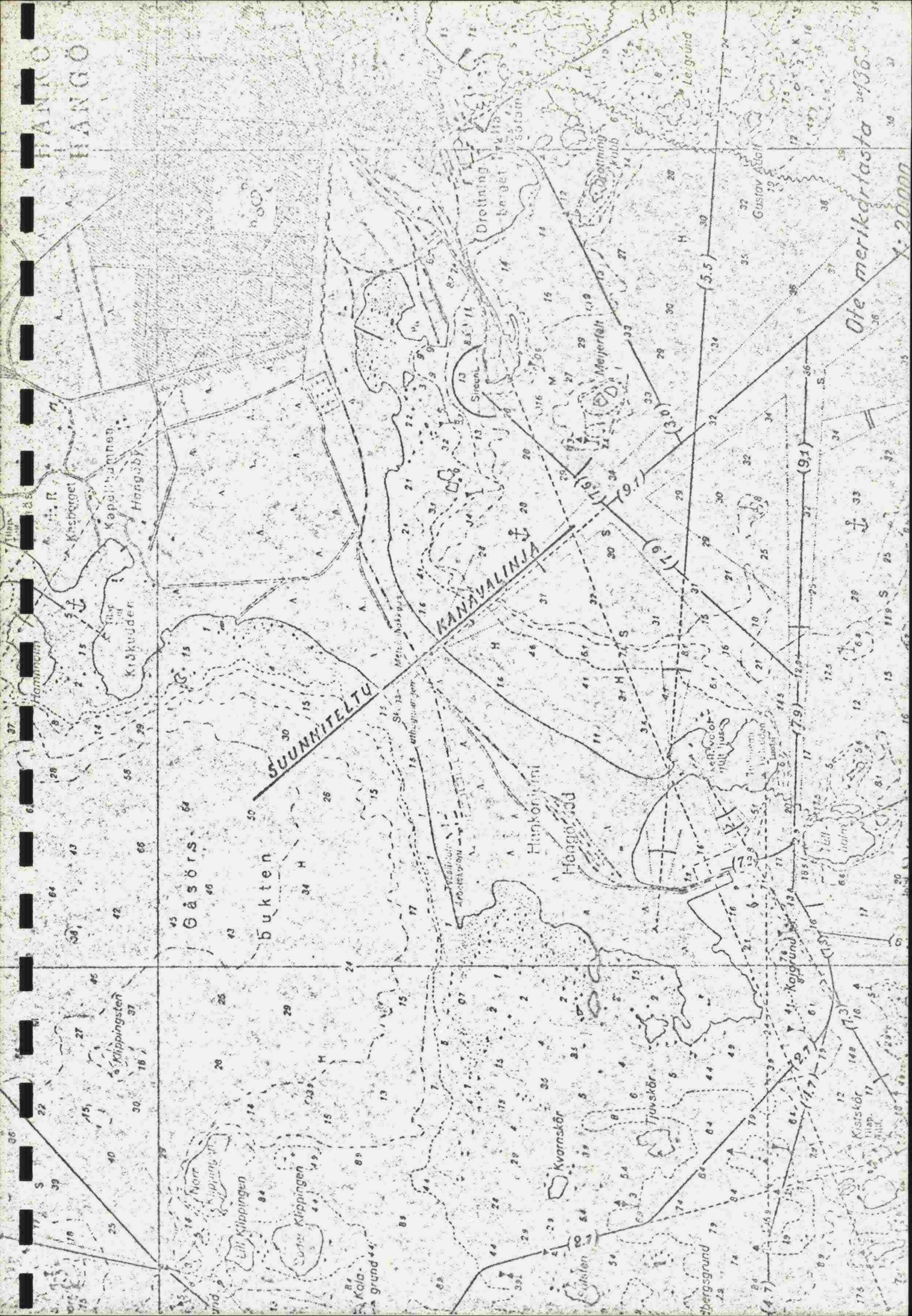
4/JH/PM

- Sottsto/TVH -
PEop-os

OSOITE: Pääesikunta
Postilokero 13025
HELSINKI 13

PUHELIN: 625 801

HANKO
HANGO



Ote merikartasta 436

1:20,000

VALTION
LUONNONSUOJELUNVALVOJA

Unioninkatu 40 A, 00170 Helsinki 17
Puh. 90-661 401

alk. OK 12/37 1970

Liite 2

Helsinki 7.9.1972

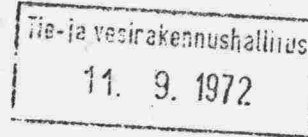
No 612

Tie- ja vesirakennushallitukselle

Viite lausuntopyyntönnä
13.7.1972 (saapunut
3.8.1972)

Asla Hankoniemen kanava

K



Hangon Tulliniemi on toisen Salpausselän uloin osa mantereella. Tämä selittää mm. Tulliniemen etelärannan laajat hietikot ja niemen länsirannan edustalla olevan matalikkoalueen, joka jatkuu kauas merelle. Teollinen ja muu toiminta on nytemmin vallannut Tulliniemen keskustan melkein kokonaan. Tulliniemen rannat ovat sen sijaan säilyneet suurelta osin vielä luonnontilaisina joskin niemen etelärannan hietikoiden virkistyskäyttö on vapaasatamatoiminnan takia nykyisin täysin estynyt. Luonnonsuojelun kannalta Tulliniemen rannoista on tärkein Gåsörsuddenin ja Uddskattanin välinen ranta, joka laaja-alaisena ja suhteellisen suojaisena matalikkona tarjoaa merieliöstölle ja sitä kautta myös vesilinnustolle suotuisat pesimis- ja ruokailumahdollisuudet. Virkistystoiminnan kannalta on hiekkarantainen eteläranta Tulliniemen rannoista paras.

Tulliniemen ympärillä olevan merialueen merkitys linnuston suojelun kannalta on todettu jo vuosikymmeniä sitten. Niinpä Tulliniemen ympärille on Uudenmaan lääninhallituksen päätöksellä 11.2.1933 muodostettu luonnonsuojelualue (linnustonsuojelualue). Tähän kuuluu Tulliniemen ympärillä oleva merialue saarineen liitteenä seuraavan kartan mukaisesti. Rauhoitus tähtää alueella pesivien ja alueen kautta muuttavien lintujen suojeluun. Rauhoitussäännösten mukaan alueella maihinnousu on kielletty ilman lupaa vuosittain 1.4.- 20.6. välisenä aikana lukuunottamatta Tullholmenin ja Kobbenin saaria. Mainittu rajoitus ei kuitenkaan koske kalastusta ja merenkulkuhallituksen toimia. Alueen halki kulkee useita merkittyjä laivaväyliä, ja alueen saarilla on sen takia myös merenkulun turvalaitteita.

Hankoniemen kanavahanketta tutkineen työryhmän mukaan tämän rannikkoväylän parantamiseen tähtäävän kanavahankkeen vaihtoehtona on Tulliniemen kärjen kiertävän laivareitin parantaminen. Seuraavassa tarkastellaan näitä kahta vaihtoehtoa luonnonsuojelun kannalta.

Hankoniemen katkaiseminen kanavalla on sinänsä valitettavaa, vaikka kanava ei tulisikaan varsinaisesti koskemaan luonnonsuojelualueetta, koska toimenpide tulee joka tapauksessa huonontamaan Tulliniemen alunperin luonnonkaunista maisemakuvaa sekä erityisesti tähän asti suhteellisen hyvin säilyneitä rantoja. Koska suunniteltu kanava tulisi kulkemaan lähes keskeltä etelärannan hietikoita, aiheutuisi kanavan rakentamisesta tämän rannan virkistyskäyttöarvon välitön ja tuntuva aleneminen.

Huomattavaa häiriötä Tulliniemen linnustonsuojelualueelle aiheuttaa nykyisellään alueen halki kulkeva laivaliikenne, josta on välillisenä seurauksena myös vesilintuja jatkuvasti uhkaava öljyvahinkovaara. Mikäli meriliikenne tulisi siirtymään pääasiassa kanavan kautta tapahtuvaksi, saattaisi tämä vähentää häiriöitä luonnonsuojelualueella.

Tärkeä kanavan rakentamiseen liittyvä kysymys luonnonsuojelun kannalta on ruoppauksissa syntyvien massojen sijoittaminen. Työryhmä on esittänyt massojen läjittämistä kolmelle vaihtoehtoiselle alueelle. Riippuen kanavan syvyydestä (ja leveydestä) voidaan kanavasta saatavilla massoilla täyttää yksi tai korkeintaan kaksi vaihtoehtoista läjitysaluetta. Ehdoteista läjitysalueista vaihtoehto C sijaitsee Tulliniemen luonnonsuojelualueen sisäpuolella Gåsörsuddenin ja Uddskatanin välisellä rantaosuudella. Tämän vaihtoehdon toteuttaminen tulisi ilman muuta olemaan voimakkaassa ristiriidassa alueen suojelupyrkimysten kanssa. Tästä syystä olisi täytealueeksi varattava vaihtoehto A:n mukainen alue. Maisemansuojelun kannalta on kanavavaihtoehto I (kapein kanava) tyydyttävin. Valittaessa tämä vaihtoehto voidaan kaikki kanavasta saatavat massat sovittaa alueelle A. Mikäli kanavan vaihtoehdoista päädyttäisiin yli 10 metrin syvyiseen vaihtoehtoon, mikä merkitsee olennaisesti suurempia massamääriä, tulisi nämä ylimääräiset massat sijoittaa läjitysalueelle B.

Työryhmä on käsitellyt kanava-alueelta saatavien ruoppausmassojen käyttöä pelkästään sijoituskysymyksenä. Koska Tulliniemi on harjumuodostuma, on todennäköistä, että osa massoista voitaisiin käyttää paljon tehokkaammalla tavalla hyödyksi kuin pelkästään merialueen täyttämiseen. Työryhmän tulisikin vakavasti tutkia massojen käyttömahdollisuuksia esim. betoniteollisuudessa ja tien rakentamisessa. Tällä tavalla voitaisiin ainakin hetkellisesti helpottaa muualle Lohjanharjulle kohdistuvaa soranottopainetta. Esim. Karjaan ja Tammisaaren välillä soranotto on johtanut jo suuriin maisemallisiin vaurioihin. Satama-alueen täyttömaaksi soveltunee heikompilaatuinenkin maa-aines, jollaista saadaan jatkuvasti esim. rakentamisen yhteydessä.

Edellä esitettyyn viitaten katsomme, että rannikkoväylän parantamisvaihtoehtoista kanavan rakentaminen Hankoniemen poikki on luonnonsuojelun kannalta parempi vaihtoehto kuin Tulliniemen kiertävän ja luonnonsuojelualueen kautta kulkevan laivaväylän parantaminen. Edellytämme kuitenkin, että työryhmä selvittäisi ennen lopullista kannanottoaan myös tämän vaihtoehdon.

Samalla toivomme, että työryhmä selvittäisi edellä esitetyn maamassojen käyttömahdollisuuden betoniteollisuudessa ja tienrakentamisessa. Varaamme mahdollisuuden ottaa kantaa kehitysihin suunnitelmiin myös myöhemmässä vaiheessa.

Vt. luonnonsuojelunvalvoja

Pekka Borg
Pekka Borg

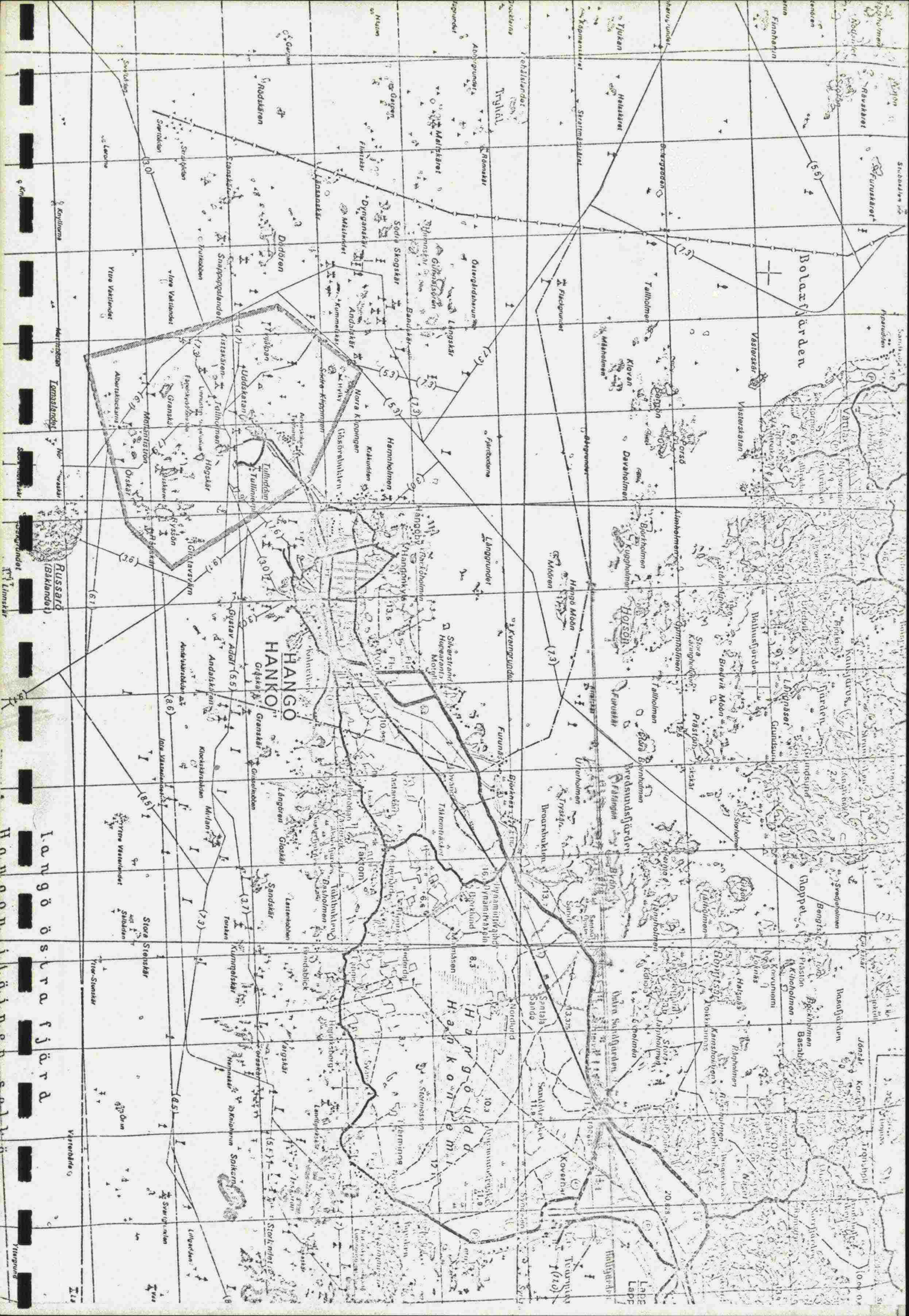
Vt. apulaisluonnonsuojelunvalvoja

Erkki Kellomäki
Erkki Kellomäki

Liitteenä: kartta Tulliniemen
luonnonsuojelualueesta

Tiedoksi: - Merenkulkuhallitus
- Hangon kaupunki
- Helsingin yliopiston Tvärminnen
tutkimusasema

EK/LC



Bolaxfjärden

HANGO

langö östra fjärd

Hangoöstra
Hangoöstra